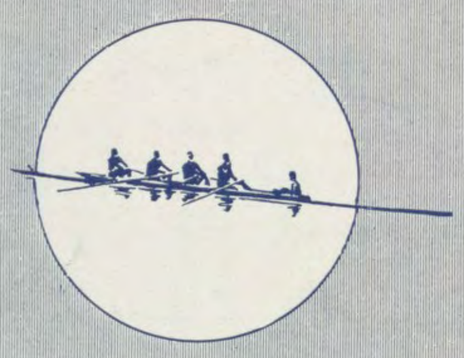
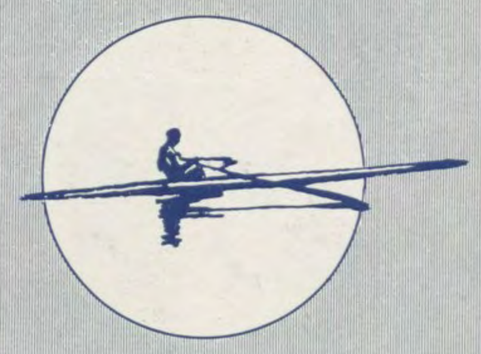
15e Année * N° 721

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

13 Juillet 1912

VIE AU GRAND AIR





UNE GRANDE VICTOIRE FRANÇAISE A HENLEY

Le huit du Rowing Club de Paris, aux régates d'Henley, a remporté la Coupe de la Tamise et a été félicité par les souverains anglais.

PIERRE LAFITTE & Cie, 90, Champs-Elysées, PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBE** ED. PINAUD

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER Co of New-York

Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540 72

Officiers Ministériels

au Palais de Justice, le 27 juillet 1912, à 2 heures. Une grande Proprité sise à

NEUILLY-SUR-SEINE (SEINE)

ordure du boulevard Victor-Hugo, de la rue rmentier et de la s Dames-Augustines. **CONT. 19.497 MÈT.** 96 centimètres carrés Mise à prix : 00 francs. S'adresser à Me ROGER GIRY avoué, a Direction des Domaines du Département de la Seine, à Paris, 9, rue de la Banque.

FINISTÈRE a vendre, prompte jouissance, Charmante Propriété d'agrément de 40 h. 1/2, sous haute futaie. Grottes rappelant celles des magnifiques forêts d'Huelgoat. Site ravissant. Bâtiments bon état. Pelouses, parcs, chutes d'eau, ferme. Proximité ville, gare, postes, télégraphe, téléphone, à 800 m. Chasse, pêche. Photos et renseignements : Etude Me GOASGUEN, n t. à Plouzé-édé (Finistère).

Vente au Palais, le 27 juillet 1912, à 2 heures.

1er lot, **MAISON A VILLEMOMBLE (SEINE)** Avenue du Raincy, nº 25. Revenu brut environ : 1.800 francs. Mise à prix : 9.000 francs. 2e lot,

MAISON A VILLEMOMBLE (SEINE) rue Guilbert ou de la Poste, nº 2 *bis*. M. à p. : 8.000 fr. S'ad. à Mes COLLIN et DE CHAUVERON, DELIHU, avoués à Paris, et DE LA MARNIÈRE, notaire au Raincy.

Propriété à Paris, **CITÉ DU MIDI, 6** (Bd de Clichy, 48). 143 m. Rev. brut : 2.299 fr. M. à p. : 20.000 fr. Adj. Ch. not., le 23 juill. S'adresser à Me G. BAZIN, notaire 52, rue de Clichy.

Chemin de fer du Nord. Saison balnéaire et thermale 1912.

10 minutes de Paris : Enghien-les-Bains.

2 h. 1/2 de Paris : Pierrefonds.

3 heures de Paris, Le Tréport-Mers, Sai Valéry-sur-Somme, Le Crotoy, Paris-Pl (Etaples), Boulogne.

4 h. 1/2 de Paris : Audresselles et A bleteuse (Wimille-Wimereux), Petit-Fo Philippe (Gravelines), Loon-Plage.

3 h. 1/2 de Paris-Mesnil, Val, Cayeu Berck, Merlimont (Rang-du-Fliers-Verto Plages de Quend et de Fort-Mahon (Quen Fort-Mahon), Plages Sainte-Cécile et Sai Gabriel (Dannes-Camiers), Le Portel (Bo logne), Wimereux (Wimille-Wimereux

KODAK EST UNE MÉTHODE

LA PLUS

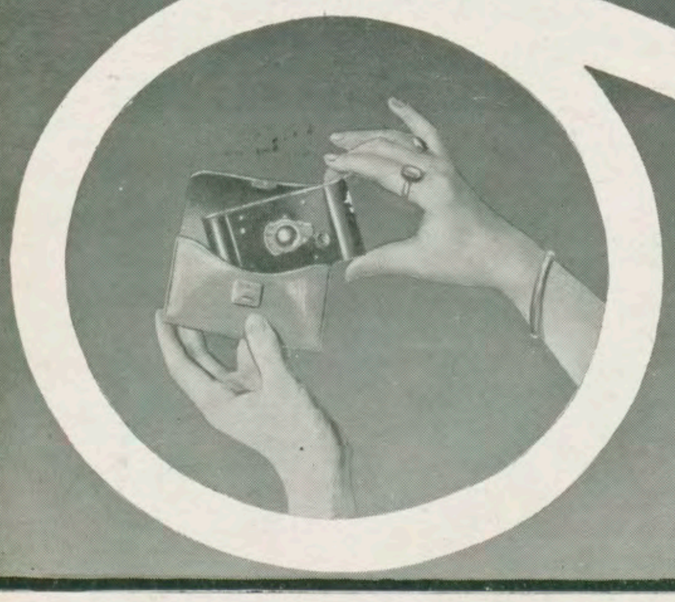
SIMPLE RAPIDE ÉCONOMIQUE

Voici la Nouveauté Sensationnelle

QUE PRÉSENTE

KODAK

C'EST LE **VEST POCKET KODAK** Pour le **GILET**



Se trouve chez tous les fournisseurs pour la Photographie

Demandez le joli album illustré envoyé gratis et franco.

Ste KODAK PARIS { 6 Rue d'Argenteuil, 4 Place Vendôme, 5 Avenue de l'Opéra

LYON - 26 Rue de la République

NICE - 34 Avenue de la Gare

Ses dimensions réduites permettent de l'avoir toujours avec soi —

La Vie au Grand Air

N° 721 — 13 Juillet 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie July 13 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

LE SULTAN MOULAI-HAFID ADMIRE NOS AÉROPLANES

Le sultan Moulaï-Hafid s'était rendu à Rabat pour voir voler les monoplans Blériot de nos officiers-aviateurs du Maroc. Chaque jour, les lieutenants Van den Vaero et Do-Hu allaient évoluer au-dessus de son palais. Aussi, manifesta-t-il l'intention d'approcher les appareils de plus près. Accompagné de son interprète, Cadour Ben Gabhrit et de sa suite, il alla au champ d'aviation où le général Ditte l'attendait. Il se fit expliquer la manœuvre des aéroplanes et les officiers évoluèrent à sa grande satisfaction. Il décora de l'ordre du mérite Hafidin, les lieutenants Do-Hu et Van den Vaero et demanda à faire un voyage dès que les biplaces arriveront.

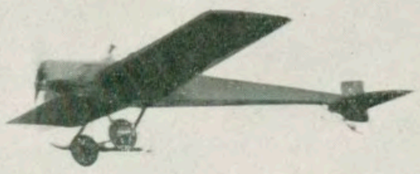
LES PROUESSES D'AVIATION

LE NOUVEAU RECORDMAN DE LA HAUTEUR

L'officier autrichien Blaschke vient de battre sur biplan muni d'un moteur de 180 chevaux le record du monde de la hauteur, détenu par Garros sur Blériot, muni d'un 50 chevaux Il s'est élevé, avec un passager, à 4.360 mètres. A droite, Blaschke, au milieu, sa fiancée. En médaillon, son appareil en vol.

LEGAGNEUX FAIT LE PLEIN

Georges Legagneux fait le plein d'essence avant son départ pour battre les records de vitesse. (*Moteur Gnôme 80 chevaux, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière*).



LEGAGNEUX EN VITESSE

Vendredi dernier, à Compiègne, Legagneux, l'aviateur populaire, a battu tous les records du monde de vitesse avec un passager, de 10 à 150 kilomètres.

LE DERNIER TOUR DE LEGAGNEUX

Legagneux a couvert les 10 kilom. en 4 m. 45 s. 4/5, les 20 kilom. en 9 m. 32 s. 4/10, les 30 kilom. en 14 m. 21 s. 2/10, les 50 kilom. en 23 m. 59 s., les 100 kilom. en 48 m. 3's. 2/10 et les 150 kilom. en 1 h. 13 m. 4 s., au lieu de 1 h. 28 m. 37 s.

PRÉVOST FAIT DES ACROBATIES

Nous sommes heureux de publier cette très impressionnante photographie d'un vol de l'aviateur Prévost, l'un de nos plus brillants acrobates de l'air, prise à Bétheny. (*Monoplan Deperdussin.*)

SOMMAIRE

Une grande victoire française à Henley .. .. Couverture
Le sultan Moulaï Hafid admire nos aéroplanes 541
Prouesses d'aviation 542
Une victoire française à Henley, par PAIR-OAR 543
Le meeting de Vienne, par ROLAND GARROS 543
Le concours d'hydro-aéroplanes de l'A.C.F., par ANDRÉ BEAUMONT. 544
Une étrange destinée, par GEORGES PRADE 544
Paris à la nage 545
Le Carnet du sportsman 546
Le Tour de France cycliste 547-550
Hourlier gagne le Grand Prix cycliste. 548-549
Le Piolet, par GEORGES CASELLA 551
Hourlier gagne le Grand Prix cycliste, par JACQUES MORTANE 551
Les Jeux Olympiques de 1912, par GÉO LEFÈVRE 551
Le Petit Dictionnaire sportif 552
Le Bloc-Notes de la semaine 553
Les grands vainqueurs, par RENÉ RIONDET 554
Le Prix du Président de la République, par STUART . 554
Le Prix du Président de la République 555
Les Courses à Auteuil et à Maisons 556
Les Schneider au Grand Prix de Dieppe. 556
Le Championnat professionnel de Golf 557
Les Mémoires d'un champion du ring, par JIM JEFFRIES 558

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé *Le Carnet Multiprimes,* où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. *Le Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés:

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50): 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = (29 fr. 50);

B) Une réduction de prix sur les *Petites Annonces* (voir dans le *Carnet Multiprimes* nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion);

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande):

D) Les nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.

En outre, tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

A la demande d'une certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air.* Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant, la même somme de douze francs sera recouvrée par la poste dix mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an.*

LA RENAISSANCE DE LA MOTO

Nous assistons, depuis quelque temps, en France, au réveil de la motocyclette. Il est bon d'ajouter en France, car, à l'étranger, la petite machine à deux roues n'a jamais cessé de voir s'augmenter le nombre de ses partisans. En Angleterre, les motocyclettes sont légion. Il n'est pas rare de rencontrer sur les routes des caravanes de motocyclettistes, comme on rencontre en France des troupes de cyclistes. Les femmes, elles-mêmes, ont adopté cette réduction d'automobile qui leur permet, pour une dépense relativement modique, d'accomplir des voyages que la crainte de la fatigue les aurait empêchées d'aborder à bicyclette. En Belgique, en Allemagne, c'est la même faveur, il n'est pas jusqu'en Suisse où les indigènes, pourtant, sont réfractaires à l'automobile, où la moto n'ait ses adeptes nombreux et fervents.

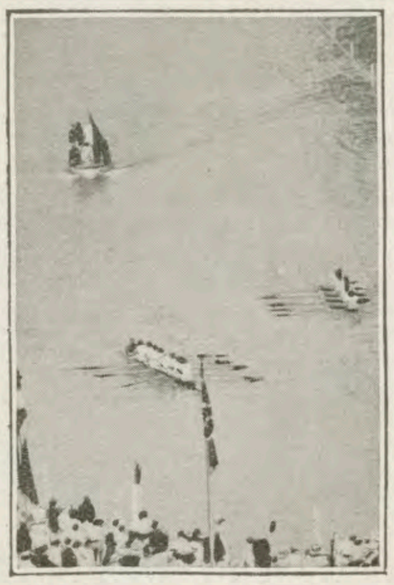
Pourquoi en France, où elle est pour ainsi dire née, la motocyclette n'a-t-elle pas rencontré le même accueil? Ce qui lui a nui, c'est son succès même. On a cherché toujours à faire plus fort, à aller plus vite. On a transformé le petit véhicule de touriste en une machine lourde, encombrante, dangereuse. Les quelques fous que l'on a vus se lancer sur les routes, à 80 kilomètres à l'heure, n'ont pas peu contribué à tuer l'engin qu'ils croyaient propager. Une réaction s'est produite. Il y a tendance, maintenant, à faire des machines pratiques, avec changement de vitesses, mise en marche, etc., à augmenter en un mot le confortable de la moto et à en faire ce qu'elle aurait toujours dû être, un délicieux instrument de touriste et non un engin pour renverser les gens, écraser les chiens et semer l'effroi sur son passage. Ainsi comprise, la motocyclette ne peut que se développer, et tout le monde applaudira à sa diffusion.

AVIRON

Une Victoire Française à Henley

Le Rowing s'est couvert de gloire.

Pavoisons! L'équipe du Rowing-Club de Paris a brillamment gagné l'épreuve de la Thame's Cup sur ses concurrents anglais. Séries, demi-finale, finale contre le Saint-John's Collège, rien ne lui a échappé. C'est parfait. Nous n'avons qu'à nous incliner et à adresser au team victorieux les éloges qu'il mérite. Ce succès va faire tourner la tête à pas mal de rowingmen français. Piquées au jeu, nos sociétés les plus notoires vont penser: « Pourquoi n'irions-nous pas là-bas, nous aussi? » Profitable émulation, louable ambition dont il convient de se réjouir pour la renaissance du rowing français. Avouons que le succès des nôtres n'est pas précisément banal. Et, disons-le franchement, il était assez inattendu. A vrai dire, on l'espérait timidement, mais sans beaucoup y compter. Quant à l'escompter aussi radical qu'il l'a été, non! La surprise n'en est que plus appréciable.



LES FRANÇAIS PASSENT EN TÊTE

Le huit de notre vieux Club doyen a réglé ses adversaires avec brio, dans le style plaisant, souple et puissant à la fois, que nous lui connaissons, et dont il a fait preuve dans ses derniers démêlés avec la Société Nautique de la Marne. Il a parfaitement ramé, avec beaucoup d'homogénéité, non moins de sang-froid, et en témoignant, à chaque rencontre, d'une science de la course, qui a dû laisser nos voisins rêveurs. Le corollaire appréciable de cet événement serait que la presse sportive fît un joli et intelligent battage autour de cette victoire, qui nous ragaillardit un peu, nous autres vieux fidèles d'un sport que nous n'avons pas vu, sans tristesse, aux prises avec des années amères.

Le triomphe — car c'en est un, qu'il y a dix mois encore, nous n'osions envisager que comme un rêve — le triomphe du Rowing-Club de Paris, confirme l'opinion que nous risquions, ici même, il y a huit jours: l'aviron est un sport dans lequel il n'y a pas de raison pour que le Français n'excelle point. Notre belle jeunesse a tout ce qu'il faut, sous le rapport des qualités athlétiques, pour y réussir: Souplesse, vitesse, endurance, car elle a le cœur bien attaché à la lutte. Elle est malheureusement indisciplinée, un peu frondeuse, et son grand défaut est de se cabrer devant la férule du capitaine d'entraînement.

Elle est trop réfractaire au travail rigoureux auquel il est impossible de se soustraire pour devenir rameur de grande classe.

Depuis vingt ans, les jeunes gens se sont rués vers des sports aujourd'hui encombrés, et c'est ainsi qu'ils se sont détournés du rowing. Il faut qu'ils y reviennent. Les anciens ne peuvent pas rester éternellement sur la brèche.

Les huit gaillards qui viennent de gagner à Henley méritent vraiment d'être félicités de leur désintéressement personnel et de leur belle sincérité sportive. On peut dire qu'ils ont travaillé pour l'amour de l'art et sans souci de la réclame.

A part une ou deux citations très brèves, revêtant surtout le caractère de l'information, sans plus, jamais on n'a vu leurs noms dégringoler, pendant huit jours de suite, du haut en bas des colonnes des journaux, ni leur beau physique s'épanouir en clichés somptueux à la première page... ni à la dernière d'ailleurs. Les ténors des sports mécaniques, du football, et les savantes cravaches de nos hippodromes sont bien mieux soignées sous ce rapport.

C'est ce silence — presque complet, hélas! — dont on entoure le rowing, qui est le grand coupable. Il éloigne beaucoup de jeunes gens.

Enfin, l'heure n'est pas aux gémissements, mais bien aux réjouissances. Et nos rameurs ont désormais le droit de dire: « Lorsque nous avons battu pour la première fois les équipes anglaises à Henley..... » C'est déjà beaucoup; nous n'en espérions pas tant si tôt.

Cette victoire en appelle d'autres. Après le Thame's Cup, le Grand Challenge Cup. Pourquoi pas? Il n'y a pas de raison pour que le succès du R. C. de Paris marque l'apogée du rowing français.

Toutefois, ne nous emballons pas; nous avons encore beaucoup à faire avant de pouvoir nous aligner à Henley, dans d'autres épreuves sévères du meeting.

En deux de pointe sans barreur, en double scull, il nous faut encore beaucoup travailler. Et dans le clan des scullers..... nous ne voyons pas qui peut faire ce déplacement d'Henley pour courir les Diamond's Sculls.

Cette épreuve des Diamond's Sculls est revenue à Powell. Il n'est pas de tous les virtuoses qui ont pris part à la compétition, celui de qui le style est le plus plaisant. Fairbairn a un tout autre coup d'aviron. Sa manière rappelle assez celle d'un disparu que n'ont pas connu les générations actuelles: Hanlan. Mais qu'il est donc irrégulier! Du jour au lendemain, il cesse d'être lui-même, sans qu'on puisse s'expliquer pourquoi. La finale réunit Powell et Mac Cullogh. Ce dernier, après avoir fourni deux jolis parcours en série, n'a pas persévéré dans l'ultime rencontre qu'il eut à soutenir. Et Powell a terminé sans être à l'ouvrage.

Veirmann, que nous avons vu triompher facilement d'Horodinsky, à Juvisy, dans la Coupe des Nations, n'est pas allé loin à Henley. Il a disparu après une victoire assez pénible dans sa série. Ce résultat confirme les prévisions que nous avions faites ici même.

PAIR-OAR.

AVIATION

Le Meeting de Vienne

Roland Garros, l'ancien recordman de l'altitude parle du nouveau record.

Notre voyage à Vienne fut une succession d'étonnements agréables. Lorsqu'on part pour un meeting organisé à l'étranger, c'est toujours avec de vagues inquiétudes. Lorsque les choses s'arrangent à peu près, c'est une satisfaction, mais lorsque, comme à Vienne, on est reçu à bras ouverts avec une amabilité qui bat les records, lorsqu'on se trouve en face d'un groupe d'éminents sportsmen qui vous traitent en vieux amis, avec tous les raffinements d'une politesse exquise, la joie se double d'étonnement.

Le meeting de Vienne est trois fois un gros succès: c'est d'abord un succès d'organisation. Il est difficile de trouver la plus légère critique à adresser à l'Aéro-Club d'Autriche qui patronnait cette manifestation. Son esprit de cordialité sportive, le souci constant de l'intérêt des aviateurs qui furent sa règle, lui méritèrent tous les éloges. La tâche était très lourde, puisqu'il s'agissait d'un des meetings les plus importants qu'il y ait jamais eu, par le nombre des engagés et le chiffre des prix, mais ces messieurs en vinrent à bout de façon si parfaite que l'organisation de Vienne restera comme un modèle.

Le meeting fut un succès au point de vue public: la presse avait unanimement consacré à sa cause son appui le plus généreux, c'est dire que la publicité avait été merveilleusement faite et le public afflua pendant les cinq journées malgré, quelquefois, les menaces du temps, et principalement le samedi, avant-dernier jour, où l'assistance peut être évaluée à plus de 100.000 personnes. Et l'enthousiasme des spectateurs nous fit songer parfois au départ des grandes courses de l'année dernière.

Enfin, au point de vue sportif, la réussite fut complète. Ce fut une avalanche de records: record de vitesse avec deux passagers, par Charles Nieuport, record de vitesse ascensionnelle avec 1.000 mètres, en 4 m. 56 s. par moi (la F. A. S. venait justement de décider à Vienne qu'elle n'homologuerait plus ces performances), deux incroyables records de hauteur enfin, par le lieutenant Blaschke pilotant un appareil de construction entièrement autrichienne, le biplan Lohner, muni d'un moteur d'aviation six cylindres Daimler (180 chevaux).

Blaschke monta le premier jour en 55 minutes, avec deux passagers, à 3.580 mètres, doublant ainsi l'ancien record, et l'avant-dernier jour, il battit avec un passager le record que j'avais établi péniblement l'année dernière sans passager en s'élevant à 4.360 mètres. On peut certainement considérer les deux performances de Blaschke comme les plus grandes victoires remportées par l'aviation en dehors de France. Je ne crois pas qu'on puisse adresser de plus beau compliment au merveilleux

pilote qu'est Blaschke et à l'éminent constructeur de son appareil M. Lohner. Il est certain aussi que ce biplan qui a une puissance ascensionnelle énorme, qui emporte avec une aisance remarquable 300 ou 400 kilos de charge, dont la vitesse dépasse 100 kilomètres à l'heure, qui plane 12 fois sa hauteur et atterrit avec une vitesse très réduite, est un appareil militaire de haute valeur.

Blaschke et son biplan se révélèrent à nous, dès le premier jour, avec une certaine brutalité. Comme recordman de l'altitude, j'espérais m'attribuer la plupart des prix de hauteur, et le premier jour, j'étais monté à 3.400 mètres. Je me créditais déjà mentalement, pendant que je descendais en vol plané, du prix journalier, et j'eus l'impression, après mon atterrissage, que les luttes des jours suivants n'allaient pas être des jeux d'enfants. Bedel ne s'était arrêté que 100 mètres au-dessous de moi et Blaschke s'était simplement promené, avec deux passagers, à 3.600 mètres, hauteur qu'il avait atteinte en 55 minutes. Sur le moment, personne ne voulait y croire et c'est alors que nous fîmes connaissance avec l'esprit d'impartialité et de justice du comité qui, pour faire disparaître immédiatement les doutes, me permit de faire un vol avec plusieurs barographes, dont celui de Blaschke, pour contrôler. Je montai à 1.000 mètres et dus constater, en descendant, que tous les instruments essayés étaient parfaitement précis.

Nous aurions trop à faire si nous voulions narrer ici les mille incidents qui nous firent apprécier l'amabilité extraordinaire dont nous fûmes constamment entourés par tous. Nous prions simplement nos chers amis Viennois de croire aux sentiments de sincère sympathie qu'ils ont su nous inspirer et prions surtout les trois hommes, qui furent l'âme organisatrice du meeting de Vienne, le baron docteur Economo, président de l'Aéro-Club d'Autriche, MM. Bob Mauthner et Ildesheimer, d'accepter nos remerciements très cordiaux pour l'accueil inoubliable qu'ils nous réservèrent à Vienne.

ROLAND GARROS.

Un Concours d'hydro-aéroplanes

Saint-Malo — Dinard — Ile de Jersey

Les 25, 26 et 27 août se disputeront à Saint-Malo, trois courses d'hydro-aéroplanes. Les deux premières se dérouleront en face de la cité malouine, de Saint-Servan, de Dinard, de Paramé, de Saint-Enogat et de Saint-Lunaire, la troisième s'étendra jusqu'aux îles anglo-normandes, jusqu'à Jersey, en passant par les Chausey, et ce sera vraiment le commencement d'une ère nouvelle, le premier contact des oiseaux de mer humains avec le large !

UN HYDRO-AÉROPLANE RATIONNEL

Que de jolies choses on aurait pu faire ! Que d'expériences, fertiles en enseignements, on aurait pu tenter au cours de cette réunion d'hydro-aéroplanes de marques et de qualités différentes !

Mais les auteurs de ce projet ont voulu laisser ce soin au « Hasard », grand maître des choses, car le programme qu'ils ont élaboré est muet sur ce point.

Le règlement du Grand Prix de l'Aéro-Club de France a été fort critiqué surtout en ce qui concerne la bonification de $\frac{1}{6}$ attribuée aux appareils porteurs de passagers.

Ici, les auteurs du règlement n'ont pas voulu probablement reproduire la même faute, aussi ont-ils adopté comme formule de bonification non pas $\frac{1}{6}$ mais $\frac{10}{60}$, ce qui reviendra à peu près au même. Mais ce qui ne reviendra pas au même, ce sera la progression suivant laquelle les appareils porteurs de poids lourds bénéficieront du nombre de leurs passagers. Dans le Grand Prix d'Anjou, la progression de raison $\frac{1}{6}$ était décroissante, à mesure que le nombre des passagers augmentait ici, au contraire, la progression est croissante. Et l'on voit imprimé, dans le règlement du concours, cet exemple assez frappant :

Un appareil qui emporterait 4 passagers ou le poids les représentant, en plus du pilote, verrait son temps diminué de :

$$\frac{10}{60} + \frac{11}{60} + \frac{12}{60} + \frac{13}{60} = \frac{46}{60}$$

Evidemment, on n'ose pas pousser l'application de ce principe jusqu'au 5e passager, car on arriverait à une bonification de :

$$\frac{10}{60} + \frac{11}{60} + \frac{12}{60} + \frac{13}{60} + \frac{14}{60} = \frac{60}{60} = 1$$

C'est-à-dire que le pilote emportant cinq passagers mettrait un temps nul pour effectuer le parcours ! Cela est très bien. Mais entre deux appareils porteurs de cinq passagers, ayant terminé le parcours, l'un à 80 kilomètres à l'heure et l'autre à 60 kilomètres à l'heure et, par suite du règlement, ayant mis tous deux « zéro » temps pour effectuer le parcours, j'espère qu'ici, il faudra tenir compte de sa vitesse supérieure à celui des concurrents qui aura fait du 80 à l'heure.

D'autre part, nous espérons que personne n'emportera six passagers, car on se trouverait en présence d'un temps de parcours négatif, et le pilote théoriquement serait de retour avant d'être parti, ce qui est le record de vitesse de M. de Krach, jamais encore dépassé !

Et quant à chercher à obtenir des appareils marins, quant à faire ressortir les qualités nautiques des hydro-aéroplanes de certains constructeurs, il n'en n'est pas question !

Notons que le transport de cinq et même six passagers sur une faible distance comme celle des trois courses A, B et C du réglement (24 kilomètres, 22 kilomètres, 70 kilomètres), n'a rien d'impossible, surtout si l'on tient compte de ce qu'en mer, le pilote ne rencontre aucun remous. Et alors, nous verrons probablement les aérobus munis de simples flotteurs l'emporter encore sur des appareils rapides bien étudiés au point de vue de la mer, mais qui auront (tant pis pour eux !) une moindre faculté de transport !

Et cependant, la formule logique serait facile à appliquer. Pourquoi ne pas classer les appareils par la « tonne-mètre à la seconde » : c'est à-dire faire le produit de la « vitesse à la seconde » par le poids transporté et donner le prix à l'appareil ayant obtenu le produit maximum, en limitant judicieusement la puissance de moteur employé ?

Mais quoiqu'il en soit, le public, pas plus que les connaisseurs ne s'y tromperont, et comme s'il possédait en lui-même le don de juger sainement, le grand public saura discerner par dessus la brutalité des règlements (hélas ! faillibles) la véritable machine marine et lui donnera, malgré tout, sa sympathie et ses préférences.

Et pendant que ces esquifs légers voleront sur la mer, l'ombre des grands corsaires Malouins, Duguay-Trouin, Mahé de la Bourdonnais, Thévenard et Robert Surcouf se dresseront sur les arêtes vives des récifs avec celle de Chateaubriand, et fiers autant que stupéfaits d'assister à la réalisation de leur rêve d'audace et de poésie, dans leur amour commun de la mer ils formeront l'aréopage suprême, seul digne de délivrer la palme aux vainqueurs !

ANDRÉ BEAUMONT.

AÉRONAUTIQUE

Une étrange destinée

C'est celle de Melvin Vaniman.

OUI, le sport aura vu vraiment d'étranges destinées.

Et parmi les plus étranges, on peut citer celle de Melvin Vaniman qui vient de trouver la mort dans un effroyable accident de dirigeable, à Atlantic City, la grande plage à la mode de l'Etat de New-Jersey, un peu au sud de New-York.

Vaniman fut l'un de ces êtres bizarres et flottants que les sports mécaniques ont fait naître et qui ne sont ni tout à fait sportsmen, ni tout à fait mécaniciens. prenant aux premiers le goûtdes aventures, aux seconds le goût des solutions mécaniques, sans avoir peut-être au fond d'eux-mêmes autre chose de bien réel qu'un certain romanesque.

Ces gens-là, plus à plaindre au fond qu'à blâmer, car ils ne cessent de ponter avec leur existence comme première mise de jeu, sont des victimes d'un état d'esprit et d'un courant d'idées. Lectures mal digérées, veillées et nuits où l'on rêvasse du Jules Verne, du Wells, du Santos-Dumont, mêlant l'idéal au réel, l'incertain et le nébuleux à la science, où l'on croit que de la situation périlleuse en laquelle on s'est mis sortira nécessairement la solution pratique indispensable. Amour de la gloire, peut-être aussi un peu de l'argent, désir d'être quelqu'un.

Les inventeurs incompris autrefois se cassaient la tête d'un coup de pistolet à la Werther ; ils meurent aujourd'hui dans les airs à la Vaniman.

Celui-ci vint chez nous, à Paris, pauvre papillon, se brûler les ailes à la chandelle de la renommée. Il va mener, dans les solitudes de Gennevilliers, une existence baroque, impossible, d'inventeur en mal d'idées, tirant le diable par la queue avec insistance et presque avec indiscrétion.

Je le connus à cette époque. Il n'était ni trop intelligent, ni trop peu. Visiblement, il était à l'affût, cherchant l'idée, dût-il, car il était brave froidement, y périr avec elle.

Il y périt.

Pas du premier coup. Plus heureux que ce pauvre rêveur d'Andrée, il devait échapper d'abord au Pôle Nord, ensuite à l'Atlantique, pour mourir sur une plage à la mode, pas même en pleine saison.

Laclos nous a peint les *Liaisons dangereuses*. Plus dangereuse encore fut celle de Melvin Vaniman avec le reporter américain Walter Wellmann du *Chicago Record Herald*. Wellmann s'annonçait comme un Stanley qui serait parti à la recherche de Livingstone le long des cafés du boulevard. Celui-là cherchait le Pôle Nord, non par vocation, comme l'aiguille aimantée, mais par inclination budgétaire. Peary, Scott et Amundsen, Shackleton sont partis au Nord comme au Sud avec une timidité extrême, incognito. Wellmann emplit le monde de ses appels avant de ne point partir pour le Pôle Nord. Jamais sirène d'usine, appelant les ouvriers au travail, n'emplit d'un tel tintamarre les murs de Chicago. Ce véritable homme de génie, dans son genre, comprit vite qu'il n'aurait jamais collaborateur meilleur ni plus sûr que Vaniman.

L'ingénieur était Américain. Il pouvait donc plaider facilement les circonstances atténuantes. L'expédition qui coûta plus d'un demi-million, partit en septembre 1907 de l'île des Danois, baie de la Virgo, au Spitzberg. Il y avait 1.200 kilomètres à faire avec le dirigeable *America*, un 6.000 mètres cubes, dû à Vaniman, alors on serait au Pôle. Autant pour en revenir.

Lorsqu'on lit le récit d'Amundsen, la puérilité de ces projets éclate. Le grand explorateur norvégien, une fois au Pôle, a dû faire trois jours d'observations pour s'assurer qu'il était autour du Pôle même.

Les deux compères n'eurent point pareille anxiété. Figurez-vous des explorateurs partant pour Paris à Berlin et retour, et en panne définitive à La Villette. C'est ce qui les sauva. On ne les avait pas encore perdus de vue, on les cueillit sur un glacier. Le Pôle était fini. Il fallait trouver autre chose.

Ce fut la traversée de l'Atlantique.

« *Pas moinsse !* » eut dit Tartarin.

La première tentative ne fut pas très heureuse. L'*America* partit d'Atlantic City avec quatre personnes à bord et un *chat fétiche*, *the black Cat*, immortalisé par Poë, repris par Wellmann. 68 heures après leur départ, les aventuriers de l'espace étaient recueillis aux Bermudes, à quelques centaines de kilomètres au sud de leur route, désemparés, flottant au gré du vent. L'équipage du steamer américain *Trent* les repêcha. Wellmann jugea sans doute l'expérience suffisante, car il se contenta depuis de faire une série de conférences au cours desquelles le chat favori fut une des grandes attractions du jour. Heureux pays !

Moins heureux, Vaniman devint directeur d'une usine de caoutchouc et construisit un nouveau ballon, très scientifique, avec quatre moteurs, cinq ballonnets, des hélices orientables dans tous les plans, des stabilisateurs automatiques. Tout était prévu, moins ce qui arriva, naturellement.

Le ballon, très mal équilibré, s'éleva trop vite, en plein soleil. L'élévation de température et la diminution de pression firent dilater le gaz, trop rapidement pour que les soupapes pussent l'évacuer.

Le ballon éclata comme une simple bulle de savon, et cinq hommes, dont Vaniman, vinrent s'écraser sur le sol.

Ainsi finit le rêve, pauvre bulle de savon lui-même, ainsi finit Vaniman.

GEORGES PRADE.

PETITE CORRESPONDANCE

JOUENNE. ROUEN. — Pékin-Paris se courra en mai 1913.

CHARLEY. *Hôtel Régina*. MARSEILLE. — C'est toujours ainsi que nous rédigeons nos légendes.

FRAENKEL. ODESSA, RUSSIE. — Adressez-vous au Down-cars-Club de Barcelone.

PAUL BOURSIER. AMIENS. — 1. C'est Billy Papke — 2. Ledoux est champion d'Europe, poids bantam.

MARRASSI, *Place de la République*. AGEN. — 1. Ils sont plus légers de beaucoup. — 2. Oui. — 3. L'admission se fait par l'intérieur du carter.

LAVEISSIÈRE, PARIS. — Cette question nous a déjà éte posée et nous y avons répondu dans le petit dictionnaire sportif.

PARIS A LA NAGE

BILLINGTON EN ACTION

La traversée classique de Paris à la nage s'est disputée dimanche dernier du Pont National au Pont Mirabeau. Elle a permis à l'Anglais Billington de remporter, en 2 h. 15 m. 30 s, en même temps que la victoire, le prix Dubonnet. A gauche, l'arrivée de Billington ; à droite, Desseins, classé second, en 2 h. 40 m. 30 s.

Mme GARNIER,

Mme Garnier a accompli une splendide performance se classant 6e, en 3 h. 27 m. Estrade a mis 2 h. 31 m. 30 s., mais son handicap l'a fait classer derrière Desseins. Blessé au genou, il n'a pu se livrer complètement (au milieu Estrade à l'arrivée). A gauche, le départ de Billington. A droite, celui de Mmes Garnier et Eugenia.

PREMIÈRE DES NAGEUSES

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 14 JUILLET. — Cyclisme. — Marseille. — Départ de la huitième étape, Marseille-Perpignan (335 kilomètres) du Tour de France.

DIMANCHE 14 JUILLET. — Hippisme. — Saint-Cloud (Prix Hermit).

MARDI 16 JUILLET. — Cyclisme. — Perpignan. — Départ de la neuvième étape, Perpignan-Luchon (289 kilomètres), du Tour de France.

MERCREDI 17 JUILLET. — Automobile. — Fin du meeting de Boulogne-sur-mer

JEUDI 18 JUILLET. — Cyclisme. — Luchon. — Départ de la dixième étape, Luchon-Bayonne (326 kilomètres) du Tour de France.

JEUDI 18 JUILLET. — Hippisme. — Course à Maisons-Laffitte.

SAMEDI 20 JUILLET. — Cyclisme. — Bayonne. — Départ de la vingtième étape, Bayonne-La-Rochelle (379 kilomètres) du Tour de France.

Les réceptions d'appareils militaires.

Quel délicieux recueil pourrait être composé avec les anecdotes qui émaillent les réceptions d'appareils militaires par les commissions compétentes ! Et combien ces curieux récits calmeraient l'enthousiasme de certains !

Lorsque l'armée passe la commande d'un aéroplane, elle réclame qu'on lui livre le type exact demandé. Comme la livraison tarde souvent, étant données les paperasseries et formalités nécessaires, on arrive au résultat suggestif suivant : une maison d'aviation se vit commander deux appareils, il y a trois ans, après une prouesse très intéressante. A la suite d'incidents divers, elle ne put les livrer. Or, aujourd'hui, la commande existe toujours et obligation lui est faite de fournir, non pas ses monoplans actuels, mais ceux d'il y a trois ans !

Pour qu'un moteur soit pris par l'armée, il faut qu'il ait été essayé trois heures au banc. Comme un moteur moyen a de 17 à 20 heures avant d'être démonté et revu complètement, voilà déjà trois heures de perdues. Deux sous-officiers assistent à la réception. L'autre jour, au bout d'une demi-heure, une soupape saute. Le ronflement continue. Tout le monde s'aperçoit de l'incident, sauf les réceptionnaires, Au bout des 3 heures, ceux-ci, enchantés, prennent livraison du moteur dont un cylindre est absolument bleu, violet. Il est sans nul doute irréparable. L'armée le mettra sur un appareil. Ratés. Panne. Chute. Et c'est ainsi que se tuent nos officiers.

D'ailleurs, par compensation, si un boulon a été mal réglé par exemple, et que le moteur, excellent, s'arrête fortuitement, il est refusé aussitôt, même si un simple tour de vis suffit pour le remettre au point.

Qu'attend-on pour réformer cet incompréhensible état de choses ?

L'exploit de Frank Barra.

Nous avons reçu la visite de l'aviateur Frank Barra, le recordman du monde du vol maritime. Il passait à Paris avant de partir pour Brest où il a effectué des vols merveilleux avec la troisième escadre. C'est à cause de cet engagement qu'il a dû renoncer à poursuivre son raid Juan-les-Pins-Lyon, qu'il reprendra d'ici peu.

— J'ai été frappé, nous a-t-il déclaré, par la merveilleuse visibilité qu'on a du haut d'un hydro-aéroplane lorsqu'on regarde dans la mer. On aperçoit jusqu'à 30 mètres de profondeur. Il serait donc facile de suivre les évolutions des sous marins. Sur la mer, aucun remous ne vient vous gêner. Ce n'est que quand vous arrivez près des caps ou que vous approchez de terre qu'ils viennent vous incommoder.

A Hyères, j'avais ammerri dans la rade et j'avais amené mon appareil près de terre pour faire de l'essence, comme avec un canot. En repartant, je m'éloignai rapidement au large, à 20 kilomètres du rivage, et je rencontrai un vapeur que ma présence sembla affoler. Tous les passagers coururent sur le pont, se hissant aux mâts, sur les vergues, et me faisant des signaux enthousiastes.

Le lendemain, je repartis de Marseille pour Lyon, à 6 heures, mais un épais brouillard, près de la Camargue, m'obligea à revenir en arrière. Je tentai un nouveau départ vers 8 heures, lorsqu'une panne de moteur me força à descendre sur l'onde. Dans cet ammerrissage brusque, je brisai mon hélice, mais je ne fus nullement secoué. J'étais à 5 kilomètres de la côte. Je hissai le pavillon rouge de détresse et un canot automobile vint à mon secours, me prit en remorque et me ramena à terre. Je reprendrai ce parcours dès que mes engagements me le permettront et j'espère bien arriver à Lyon, pour prouver les merveilleux services que peut rendre l'hydro-aéroplane aux colonies où les larges fleuves sont les seuls moyens de communication pratiques.

Le recrutement des officiers aviateurs.

Dans son discours à la Chambre, le colonel Hirschauer, inspecteur permanent de l'Aéronautique, a parlé en ces termes du recrutement des officiers aviateurs :

« Les officiers aviateurs sont choisis sur les notes de leurs chefs de corps, qui les connaissent. On élimine tous ceux que ces notes signalent comme, nerveux ou impressionnables. En cours d'instruction, on en élimine quelques-uns. On les fait venir, on leur montre que « cela ne marche pas » et on arrive à leur faire dire qu'en somme, ils ne demandent pas mieux que de rentrer dans leur corps, où ils sont admirablement reçus et par leur colonel et par leurs camarades, puisqu'ils ont, en somme, donnée un signe bien manifeste de valeur et de courage en choisissant un service dangereux; à ceux qui seraient tentés de se moquer d'eux, ils n'ont qu'à répondre : « Faites-en autant! »

Les noces d'un aviateur.

Pour la première fois dans l'histoire du mariage, nous conte le *Daily Mail*, on a vu l'autre jour des invités descendre du ciel sur la paisible église de Wildford; il est vrai que le marié n'était autre que le premier homme volant d'Angleterre, M. Grahame White qui épousait Miss Dorothy Taylor et qui la veille était arrivé lui-même d'Hendon, par les voies aériennes. Au moment où les époux sortaient du temple, un ronronnement familier leur fit lever la tête, ainsi qu'à tout le cortège, ainsi qu'à tout le village accouru pour les fêter. Décrivant des courbes gracieuses autour du clocher de la vieille église, un aéroplane évoluait dans l'espace, aspergeant de confettis la foule émerveillée ; puis, l'aéro remontait à 2.000 pieds pour, finalement, venir se poser sur les gazons d'Hyland.

Quant à Grahame White et à son aimable moitié, le soir même les voyait partir en auto vers je ne sais quelle plage d'où un yacht les emportait « sur les flots de la mer ». Et ils revenaient dans leur pays en aéroplane.

Voilà n'est-ce pas une noce bien moderne ?

Une tragique épave.

Sur les côtes d'Irlande, on vient de retrouver une chambre à air pour automobile, et l'on suppose que c'est celle qui avait été fixée à l'arrière de l'aéroplane d'Allen, l'infortuné aviateur, parti d'Hendon le 18 avril, avec l'intention d'aller aborder à Dublin, mais dont nul n'avait entendu parler depuis. Le tube gonflé d'air devait aider l'appareil à flotter, en cas de naufrage : pauvre espérance qui ne s'est pas réalisée!

L'ultime plongeon de la « loutre humaine ».

Ainsi avait été surnommé Harry Roberts de Llaurwest, Denbingshire, à cause de ses talents aquatiques de plongeur et de nageur, qui devaient lui coûter la vie. L'autre jour, il paria de piquer une tête du haut d'un vieux pont dans la rivière de Conway. Le pari conclu, il escalada le parapet, s'écria « je pars, enfants », et plongea. Un bouillon dans l'eau tourbillonnante de la rivière en crue, puis plus rien. Quelques minutes après, cent mètres plus bas, apparaît la tête du nageur emportée par le torrent : elle avait heurté un roc invisible.

Pauvre « loutre humaine » victime, après tant d'autres, du faux sport, du sport ostentatoire !

Le suprême plongeon.

Faut-il considérer comme une victime du cycle et du sport, ce professeur « Cyril » qui l'autre jour, en voulant exécuter à bicyclette, du haut de la jetée de Brighton, le plongeon dans la mer, tant de fois réussi par lui, a manqué son coup et s'est tué, voici comment. Du Pavillon de la jetée, à bicyclette, il descendait le long d'une planche large d'un mètre, au-dessus du pont de la jetée même, jusqu'à un point surplombant la mer, d'où avec sa machine, il piquait une tête dans l'eau. Or, lors de l'essai qui devait être le dernier, le cycle, je ne sais comment, fit une embardée; le cavalier tenta de le redresser, vainement : parmi les cris des spectateurs horrifiés, il vint se fracasser le crâne sur le pont de la jetée, à 25 pieds au-dessous de la planche fatale. Gyril avait 35 ans. Les autorités viennent d'interdire l'exercice — un peu tard — mais, je le répète, ces plongeons dans l'abîme, ces bouclages de boucles, ces cercles de la mort, est-ce du sport? et ces disciples de Diavolo, victimes pitoyables de leur folie, sont-ils bien des sportsmen?

Le meilleur de 60.000 coups au golf.

Un statisticien a calculé que dans les deux journées de championnat de golf proprement dit, à Muirfield, il ne s'était pas donné moins de 20,375 coups; auxquels il sied d'ajouter les 40.000 coups, des épreuves éliminatoires : en tout, 60.000 coups.

Or, de ces 60.000 coups, le plus beau, sans contredit, paraît-il, ce fut celui que joua le gagnant du championnat, Ray, dans le troisième tour; exactement son second coup pour le onzième trou.

Le joueur, pour l'atteindre avait un bien long espace à parcourir et le vent contre lui, et une position difficile. Ray, frappa comme lui seul sait frapper, et la balle prit son vol vers la gauche, pour venir, en une courbe gracieuse, mourir à 7 yards du trou. Coup meilleur n'a pas été joué depuis que le golf est inventé, il valait, à lui tout seul, une médaille d'or.

Ray, le champion golfer.

Voulez-vous connaître quelques détails sur le nouveau champion d'Angleterre, Edward Ray, et d'abord sur la façon dont il a conquis son titre à Muirfield? Oh! c'est bien simple, il a pris la tête, dès le premier tour, il ne l'a plus quittée, ce qui est déjà un record en soi. Ce n'est pas le seul. Son total de coups, 295 (71-73, 76-75) bat de cinq points le meilleur total précédent.

Edward Ray, né dans le petit village de Gorey (Jersey) a 6 pieds 1 pouce et 34 ans; a débuté à 17 ans, a vite conquis la position de scratchman, exploit d'autant plus méritoire qu'il n'abandonnait pour cela ni le cricket, ni le football, ni la boxe où il excelle; a professé à Scarborough, à Paramé, à Oxhey, et a le plus bel avenir devant lui. Déjà, avant sa victoire, nos voisins le considéraient comme le plus dangereux adversaire du grand triumvirat, Harry Vardon, James Braid et J.-H. Taylor.

Salut au champion de 1912!

Le Cricket en deuil.

Le cricket est deux fois en deuil: il vient de perdre deux de ses gloires passées, sans doute, mais non anciennes! Tom Richardson et G. G. Bonnor. Tom Richardson, qui vient de mourir à 42 ans, à Aix-les-Bains, fut de 1892 à 1901 le plus « terrifique » bowler du Surrey et de l'Angleterre. Dans l'espace de ces neuf années, il n'a pas enlevé moins de 1.402 wickets, pour une moyenne de 15 runs, et ce, uniquement dans des matchs de première classe. Son seul rival était Lockwood.

L'autre disparu c'est Bonnor, le géant Australien, qui brilla surtout avec le bat, entre 1880 et 1888. C'est le plus dur frappeur que le monde ait probablement jamais vu. Dans ses bons jours, il renvoyait aisément la balle à 120 yards! Et nul homme peut-être n'a marqué autant de 6 dans sa carrière!

Voulez-vous gagner mille francs ?

Oui, répondrez-vous, et vous ajouterez: « Que faut-il faire pour cela ? » La chose est bien simple : il suffit de lire, dans *Je sais tout*, du 15 juillet, le roman-concours de Léon Sazie, le *Bouton de gant*, et de percer le mystère qui l'entoure. Un billet de banque de mille francs récompensera l'auteur de la bonne solution. Voyez *Je sais tout* du 15 juillet.

Notre table des matières.

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la table des matières du premier semestre 1912 de la *Vie au Grand Air*. Cette table sera envoyée gratuitement à tout abonné qui nous la demandera et contre 0 fr. 25 en timbres poste à tout lecteur non abonné.

Nouvelle à la main.

L'ironie des noms racontée par un parieur malheureux:

« L'autre jour, je joue aux courses *Montagagne*, il ne figure pas à l'arrivée. Puis, je mets cent sous sur la chance de *Kippert*, dans le Tour de France cycliste, et il abandonne. Qui croire ? Que faire ? »

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 1er AU 8 JUILLET

AERONAUTIQUE

VENDREDI 5 JUILLET. — Compiègne. — Legagneux avec un passager, M. Lumière, bat les records du monde de vitesse à deux, de 10 à 150 kilomètres

Les 10 kilomètres en 4 m. 45 s. 4/5.
20 kilomètres en 9 m. 32 s.
30 kilomètres en 14 m. 21 s 2/5.
40 kilomètres en 19 m. 9 s.
50 kilomètres en 23 m 59 s.
100 kilomètres en 48 m. 3 s. 2/5.
150 kilomètres en 1 h. 13 m. 4 s.
Dans l'heure: 124 kilomètres 385.

CYCLISME

MARDI 2 JUILLET. — Longwy. — La deuxième étape, Dunkerque-Longwy, du tour de France, (388 kilomètres) est gagnée par Odile Defraye.

JEUDI 4 JUILLET — Belfort. — La troisième étape, Longwy-Belfort, (331 kilomètres), du Tour de France, est gagnée par Christophe.

JEUDI 4 JUILLET. — Vincennes. — Meeting du Grand Prix de Paris :

Prix de l'Espérance : 1. Moretti; 2. Martin; 3. P. Didier.

Prix de France : 1. Friol; 2. Houlier; 3. Dupré.

Prix des Etrangers : 1. Ellegaard; 2. Schilling; 3. Verri.

Match France-Etrangers : 1. Friol; 2. Schilling; 3. Hourlier.

Prix du Conseil général : (50 kilomètres derrière motos) : 1. Lavalade, en 41 m. 52 s. 4/5 : 2 frères, en 42 m. 50 s.; 3. Germain en 43 m. 20 s.

SAMEDI 6 JUILLET. — Chamonix — La quatrième étape, Belfort-Chamonix (344 kilomètres) du tour de France, est gagnée par Christophe en 12 h. 4 m. 47 s.

DIMANCHE 7 JUILLET. — Vincennes. — Meeting du Grand Prix de Paris. — *Grand Prix de Paris* (amateurs : 1. Bailey; 2. Masson; 3, Ulysses. — *Grand Prix de Paris* (indépendants): 1. Trante; 2. Tournié; 3. Bailloux. — *Grand Prix de Paris* (professionnels) : 1. Hourlier; 2. Pouchois; 3. Friol.

ATHLETISME

JEUDI 4 JUILLET. — Boxe. — Los Angeles. — Ad. Wolgast bat Joë Rivers, en 13 rounds, gardant son titre de champion du monde, poids légers.

JEUDI 4 JUILLET. — Boxe. — Losvegas — Jack Johnson bat Jym Flinn en neuf rounds.

DIMANCHE 7 JUILLET. — Natation. — La traversée de Paris à la nage, est accomplie par Billington, qui se classe premier devant Desseins et Estrade.

AVIRON

SAMEDI 6 JUILLET. — Henley. — Le huit du Rowing Club de Paris, bat le Saint John's College d'Oxford dans l'épreuve finale de la Thames Cup. Le Grand Challenge Cup est revenu à Sidney.

GOLF

SAMEDI 6 JUILLET. — La Boulie. — Le championnat de Golf, amateurs a été gagné par M. Michaël Scott avec 8 trous d'avance sur M.C. B-Macfarlane, classé second.

HIPPISME

LUNDI 1er JUILLET. — Auteuil. — *Prix Sagan* (4.000 mètres, 30 000 francs): 1. Imperator II a M. A. Monnier (E. Doux) ; 2. Bercy ; 3. Port au Prince. — P. M. gag. 90 fr. 50 ; pl. 35 fr. 50, 81 fr. 50, 19 50.

MERCREDI 3 JUILLET. — Le Tremblay. — *Prix Flageolet* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1 Fourvières à M. A. Veil-Picard (Y. Reiff)); 2. Oui Dà ; 3. Bugler. — P. M. gag. 65 fr. ; pl. 19 fr. 50, 14 fr. ; 22 fr. 50.

JEUDI 4 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix d'Essai des Poulains et Pouliches* (800 m. 5.000 francs) : 1. Dagor à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Blarney ; 3. Stanzia. — P. M. : gag. 23 fr. 50 ; pl. 17 fr., 25 fr. 50, 54 fr. 50.

DIMANCHE 7 JUILLET. — Maisons-Laffitte — *Prix du Président de la République* (2.500 mètres 100.000 francs): De Viris, au baron Gourgaud (J. Reiff) ; 2. Zénith II ; 3. Martial III. — P. M. : gag. 90 fr. 50 ; pl. 27 fr. 50, 83 fr., 82 fr.

PISTOLET

VENDREDI 5 JUILLET. — *L'assaut au Pistolet*, (tir aux balles Devillers) au jardin de Paris, gagnant des poules : Galand (2) ; Petrocochino, Contaud-Delpech (2) ; Alcobendas (2) ; Flament.

CE QU'IL FAUT LIRE

La Main Brune, roman par Conan Doyle, le volume 3 fr. 50.

Couverture de *Je sais tout* du 15 juillet, en vente partout 1 fr.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

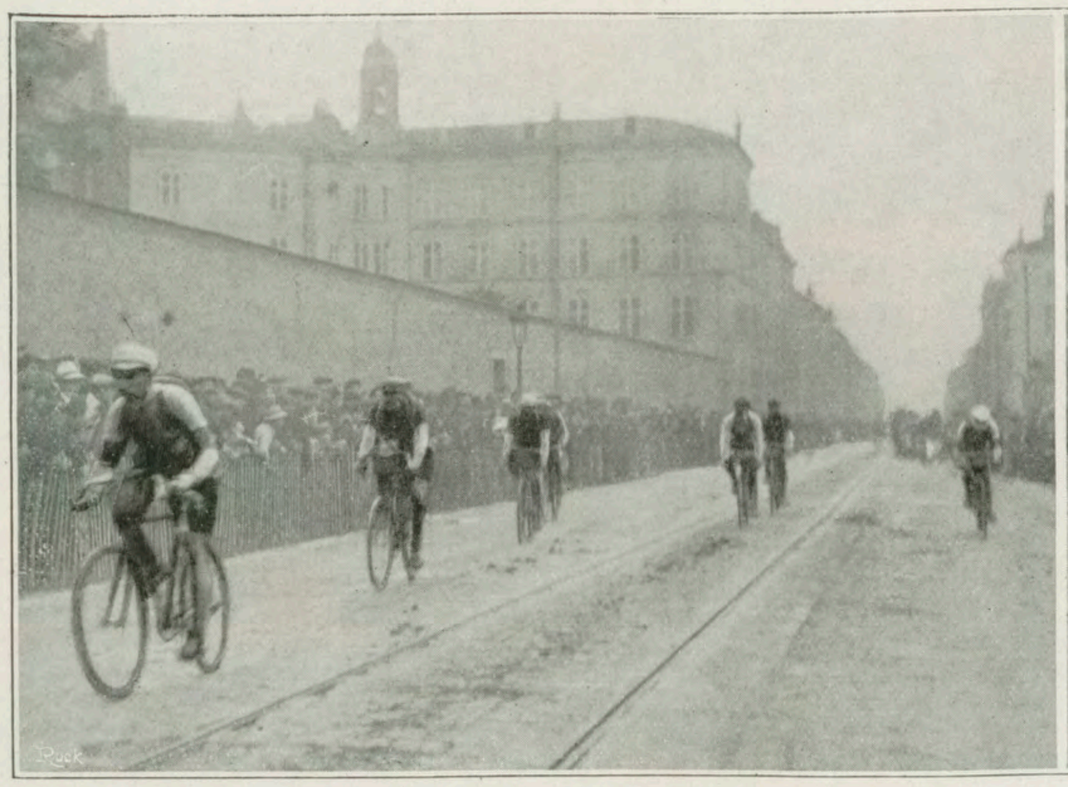
LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE

L'ARRIVÉE DE L'ÉTAPE DUNKERQUE-LONGWY

Dans la deuxième étape du Tour de France, Garrigou et Defraye s'échappèrent à la sortie d'Hirson; ils ne furent plus rejoints et arrivèrent ensemble à l'étape; à l'emballage, Defraye s'assurait le meilleur par une roue.

DEFRAYE A L'ARRIVÉE A LONGWY

Odile Defraye (*bicyclette Alcyon*)couvrit en 13 h. 1 m. 8 s. 2/5 les 388 kilomètres de la seconde étape. C'est au cours de cette étape que Petit Breton, victime de nouvelles chutes, abandonna la course.

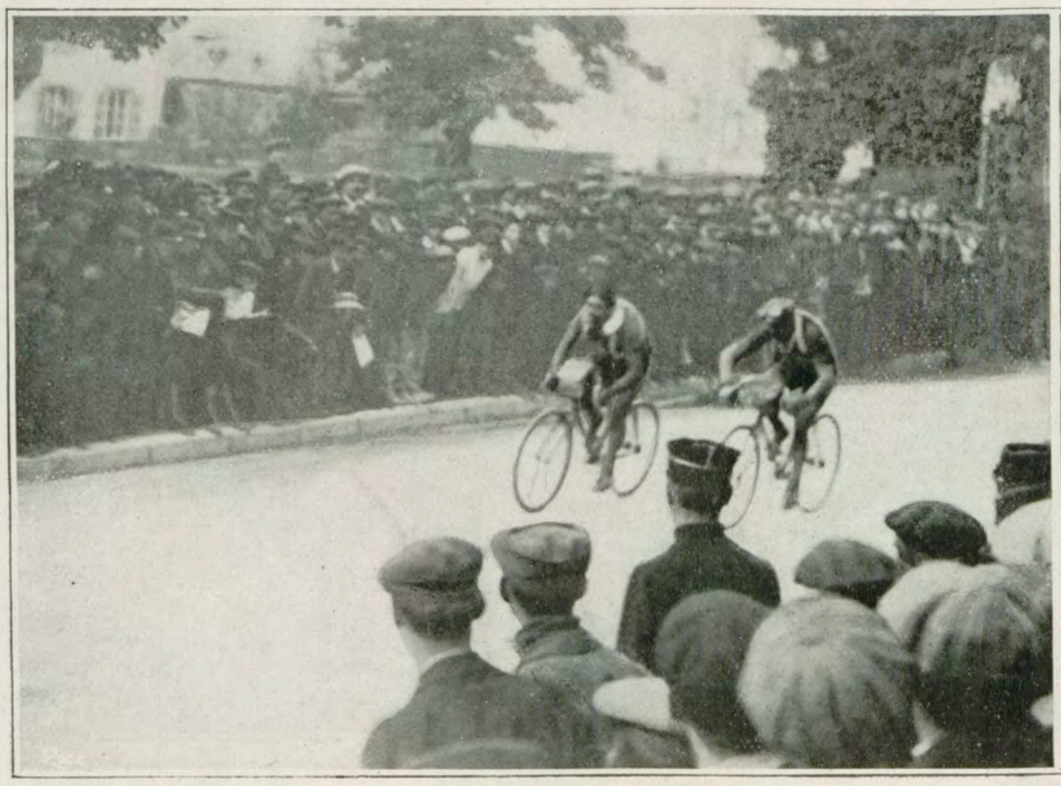


LE PASSAGE A NANCY DANS LA TROISIÈME ETAPE

Un peloton de 120 coureurs s'élança de Longwy le 4 juillet pour gagner Belfort but de la troisième étape; à Briey, Brocco abandonnait.

AU CONTROLE DE NANCY

C'est au nombre de 35 que les coureurs du groupe de tête arrivèrent au contrôle de Nancy. A Epinal Georget, souffrant de l'estomac abandonnait.



L'ARRIVEE A BELFORT

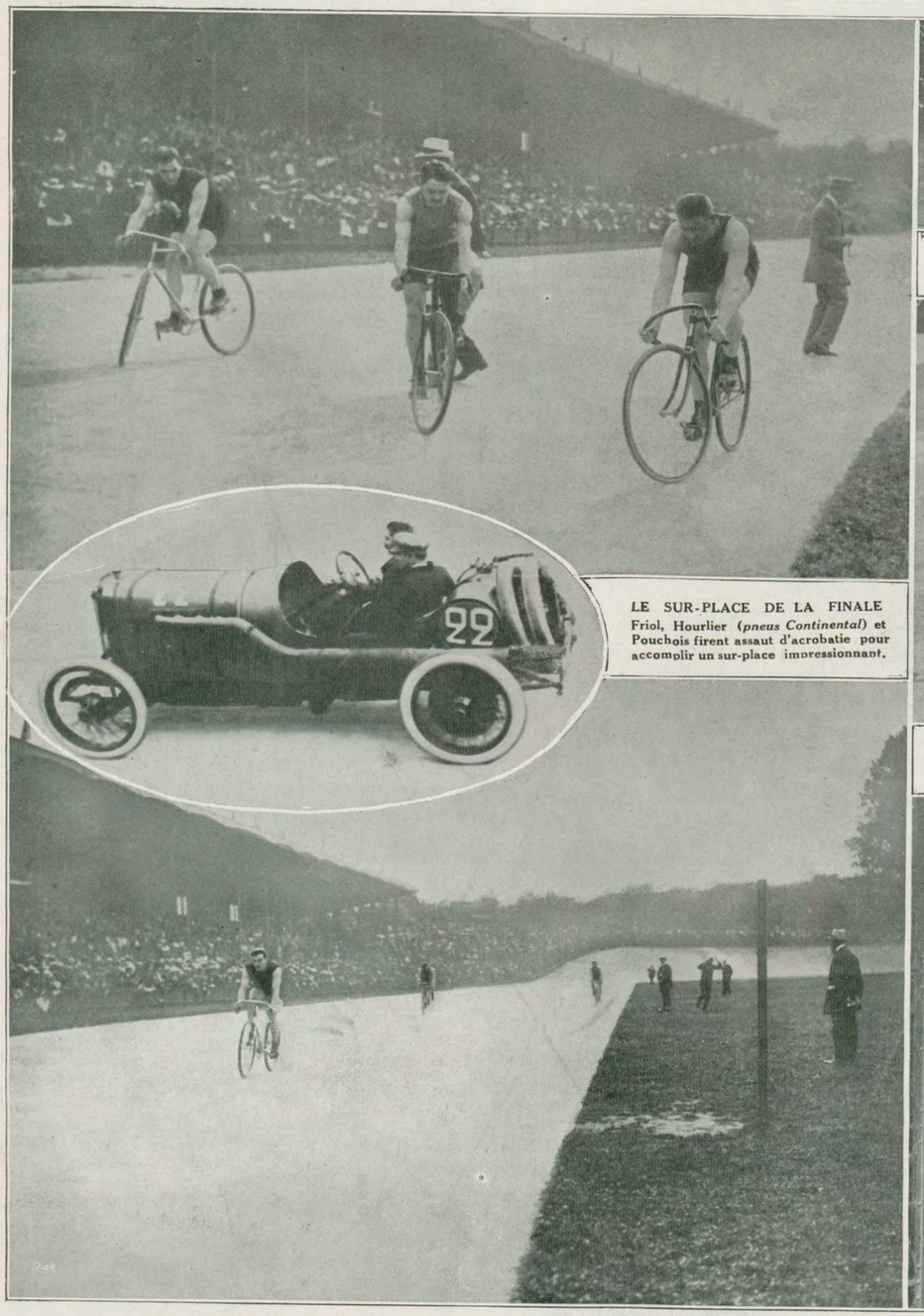
A Remiremont (83 kil. de Belfort) les coureurs étaient encore en peloton. C'est dans le ballon d'Alsace seulement, que se fit la dislocation.

LAPIZE ET DEFRAYE A BELFORT

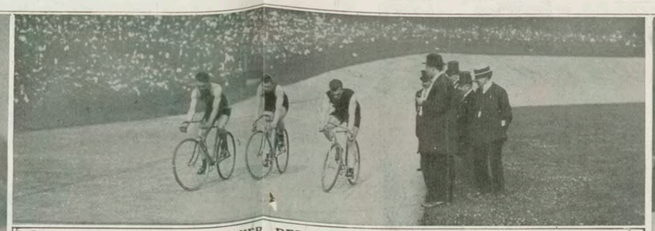
C'est encore à l'emballage, que se fit l'arrivée de la troisième étape. Christophe triompha, battant Defraye d'une demi-roue, et Garrigou de deux longueurs.

LA VIE AU GRAND AIR

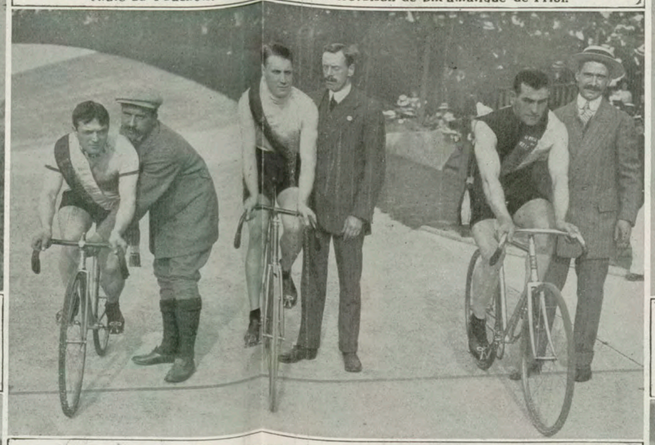
HOURLIER GAGNE LE GRAND PRIX CYCLISTE



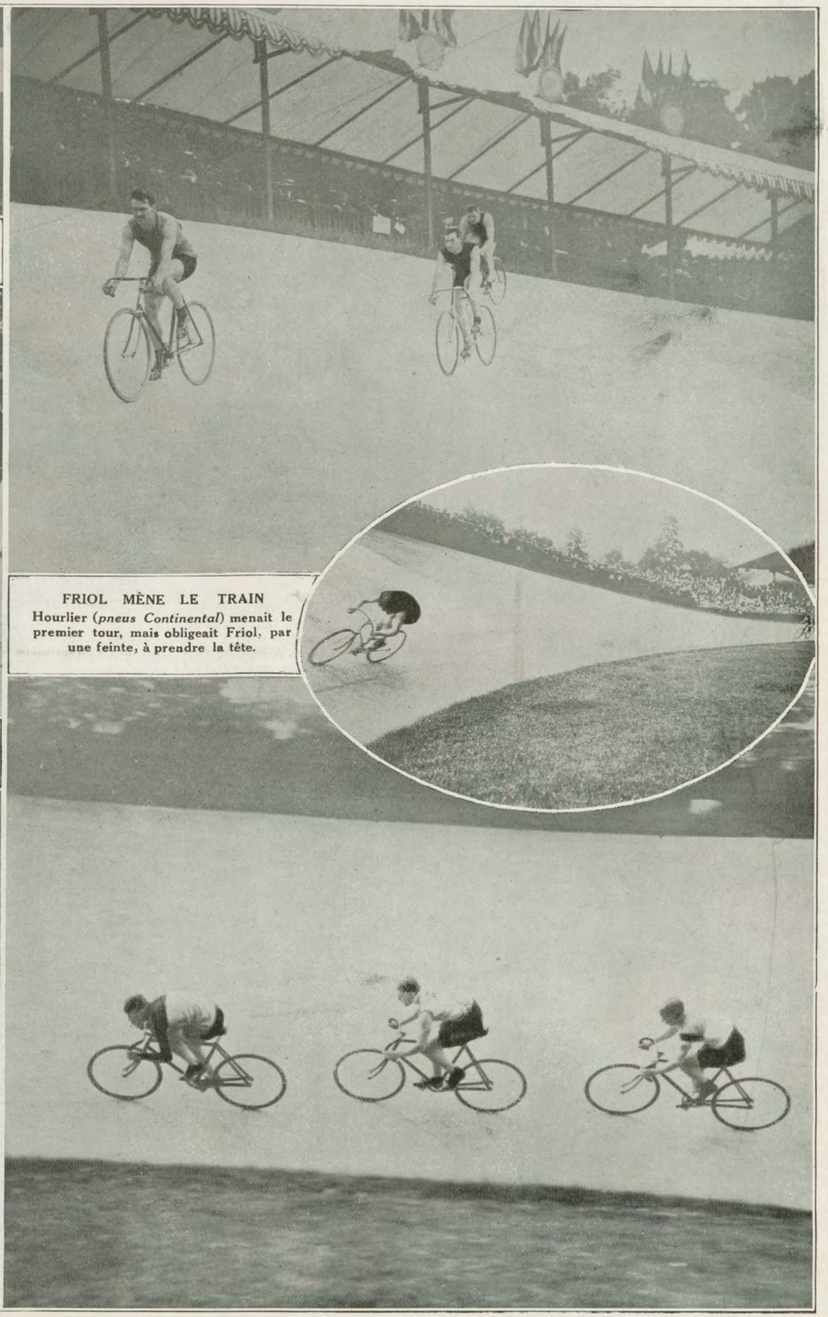
LE SUR-PLACE DE LA FINALE
Friol, Hourlier (*pneus Continental*) et Pouchois firent assaut d'acrobatie pour accomplir un sur-place impressionnant.



LE PREMIER DEPART DU GRAND PRIX
Friol, Hourlier (*pneus Continental*) et Pouchois parviennent à établir le record du sur-place couvrant 10 mètres en une minute. Le premier essai pour la finale fut arrêté par suite de la chute de Pouchois, le second par une crevaison de pneumatique de Friol.



LES VAINQUEURS DU GRAND PRIX
De gauche à droite : Trante, le vainqueur du Grand Prix des Indépendants, Bailey, vainqueur du Grand Prix des Amateurs, et Hourlier, vainqueur du Grand Prix des Professionnels.



FRIOL MÈNE LE TRAIN
Hourlier (*pneus Continental*) menait le premier tour, mais obligeait Friol, par une feinte, à prendre la tête.

L'ARRIVEE DU GRAND PRIX
Hourlier (*sur bicyclette Peugeot, pneus Continental*) s'échappait en profitant d'un moment d'inattention de Friol, prenait 30 mètres et les conservait jusqu'au poteau. En médaillon, Boillot (*pneus Continental*) le héros du Circuit de Dieppe, qui se fit applaudir dans ses merveilleuses évolutions sur la piste.

LES FELICITATIONS OFFICIELLES
Les trois vainqueurs du Grand Prix viennent de se faire féliciter par les notabilités de la tribune officielle. M. Galli, président du Conseil municipal et les représentants des ministres de la Guerre et de l'Instruction Publique, leur ont remis leurs écharpes.

LA FINALE DES AMATEURS
Dans le dernier virage du Grand Prix Amateur, l'Anglais Bailey était encore en seconde position, mais il passait sans difficulté et gagnait avec aisance, couvrant les 100 derniers mètres en 5 secondes 3/5, meilleur temps de la journée. En médaillon, l'échappade d'Hourlier dans la finale professionnels. Au loin, Friol.

LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE

(Photographles de notre envoyé spécial.)

SUR LE PONT DE BONNEVILLE

L'étape Belfort-Chamonix a été pour Christophe l'occasion de remporter une seconde victoire. A gauche, P. Heusghem, A droite, Lapize, (*bicyclette La Française, pneus Dunlop*) passe à Genève.

SUR LA ZONE NEUTRE : FABER ET BUYSSE

Les douaniers regardent passer avec admiration, François Faber, (*bicyclette Automoto*) qui, se classa 2e de l'étape Belfort-Chamonix à 13 minutes de Christophe et Buysse, qui finit 5e. A gauche, le vainqueur Christophe qui a réussi à lâcher tous ses concurrents. A droite, Dupont, 8e, passe devant une antique diligence.

ALPINISME

Le Piolet

L'indispensable compagnon de l'alpiniste

L'ancêtre du piolet est le bâton de montagne, autrement dit : alpenstock. Les premiers alpenstocks furent de longs bâtons, dépassant deux mètres, ferrés à leur extrémité inférieure. Les pionniers de l'alpinisme — de Simler à Saussure — les employèrent dans leurs tentatives. Ces bâtons servaient non seulement de supports, mais encore s'utilisaient en guise de « rampes mobiles » que plusieurs ascensionnistes (remplaçant ainsi la corde) tenaient de la main gauche.

Ces bâtons, taillés dans le frêne, le sapin, le chêne ou le hêtre, offraient le grand désavantage d'être d'un maniement difficile et de n'avoir qu'une faible résistance à la rupture. Les guides qui s'en servaient, aux débuts de l'alpinisme, emportaient, en outre, une courte hachette afin de pouvoir tailler la glace C'est l'union du bâton de montagne et de cette hachette qui a produit le piolet.

D'où vient le mot de piolet ? Littré qui, le premier, l'a fait figurer dans un dictionnaire n'en indiquait pas l'étymologie. Le professeur Quatrevaux (1) propose de faire remonter l'origine des mots *pialla* (dialecte du canton des Grisons) et *piolet* (français) — lesquels signifient petite hache — à la forme *pial* (hache) empruntée à l'ancien haut allemand. M. Ernest Chabrand (2) écrit : « En langue d'oc, *piola* avait la signification de hache, *piolinne*, celle de hachette. En patois de la Tarentaise et de la Suisse romande, *pioletta* désigne une petite hache. Appliquée au piolet, cette appellation de hache ou de hachette n'est pas dépourvue de justesse ; elle désigne exactement la figure d'une portion de la ferrure qui arme son manche, celle dont l'extrémité se profile en biseau tranchant ou en taillant, plan ou recourbé, et qui sert à l'alpiniste à découper des marches, à tailler des pas dans la glace ou la neige dure.

« C'est spécialement en vue de la traversée des glaciers que le piolet a été créé, la fonction a conditionné l'organe ; le piolet est une sorte de hache à glace.

« Quant à l'origine des mots *Piola*, *Pioletta*, j'incline à penser qu'ils dérivent d'une forme ancestrale *Apk*, *Apq*, dont je vois les traits se refléter notamment, dans la physionomie d'un terme en usage dans le patois des vallées du Queyras.

« En patois queyrassin, *Apio* signifie hache, et *Apieto*, *Apioun*, *Apuoo*, signifient petite hache (3). »

Et, avec habileté, M. Chabrand, grâce aux différentes altérations subies par le radical *Apk*, prouve que ce mot a enfanté la plupart des termes latins, grecs, étrangers ou patois qui signifient hache et, en particulier du mot *piolet*. Son hypothèse apparaît comme étant la plus vraisemblable.

M. Spiro (4) dit que l'origine du nom de piolet lui paraît peu douteuse et qu'on la retrouve dans le patois de la vallée des Ormonts ou de Gryon, et dans l'ancien langage suisse, en tout cas. « Aujourd'hui, les vieux Ormonens se servent du terme « pioleta » pour désigner une hache à court manche, facilement maniable d'une main, et destinée surtout à couper les branches de sapin. Par analogie, le même terme s'appliquait à l'instrument assez curieux dont faisaient usage chasseurs de chamois et crystalliers, consistant en une hachette et un pic d'une seule pièce très courtement emmanchés. »

Je laisse aux philologues le soin de décider entre ces diverses étymologies.

Aujourd'hui. l'alpenstock qui est employé par les touristes, ne diffère guère des premiers bâtons de montagne. Peut-être est-il un peu moins long, en général, et s'agrémente-t-il plus souvent à son extrémité supérieure, d'une corne de chamois. L'alpenstock est le compagnon du promeneur, il est d'un usage utile sur les sentiers et dans les endroits faciles, mais il est d'un faible secours en haute montagne. Les alpinistes l'ont employé pendant longtemps, laissant le piolet aux guides seuls, et il n'est pas rare d'entendre encore les guides déclarer que l'alpenstock est bien suffisant pour le débutant qu'ils conduisent à la conquête d'une cîme souvent atteinte. Les guides que j'ai interrogés à cet égard, prétendent, en effet, que les excellents piolets de marque (toujours un peu lourds), que l'on achète la veille d'une ascension, dans un magasin d'équipement alpin, ne peuvent être qu'une gêne pour l'individu inexpérimenté. C'est ainsi que les femmes s'embarrassent d'engins dont elles ignorent le maniement et dont le poids hâte leur fatigue. Peut-être vaut-il mieux, lorsqu'on est tout à fait profane, ne pas s'encombrer d'un piolet au cours de la première escalade, ceci dans l'intérêt même de la caravane entière. Mais il est, à coup sûr, préférable de ne s'engager dans aucune aventure alpine avant de s'être familiarisé avec un piolet soigneusement choisi.

(A suivre.) Georges Casella.

(1) *Etymologie du mot piolet, Bull. II de la Sect. Lyon*, du C. A. F., 1879, p. 106-109, lettre signée Edmond.

(2) *Origine étymologique et signification du nom de piolet*, par E. Chabrand, *Le Dauphiné*, nº de fév. 1910, et plaquette de 4 p. Grenoble, 1910, Drevet, édit.

(3) *Patois des Alpes Cottiennes et en particulier du Queyras*, par le Dr A. Chabrand.

(4) *Le Piolet*, par L. Spiro, *Echo des Alpes*, 1911, p. 73 à 106.

CYCLISME

Le Grand Prix de Paris

Hourlier remporte la victoire.

Le Grand Prix de Paris a réussi à intéresser le public autant que les années précédentes. Mais il a permis de constater une fois de plus le chauvinisme outrancier et la partialité étrange qui président à la formation des demi-finales. Voici celles que les dirigeants du sport cycliste en France avaient établi :

1re demi-finale : Pouchois, Rutt, Ellegaard.
2e demi-finale : Hourlier, Dupré, Védrines.
3e demi-finale : Friol, Perchicot, Moretti.

Or, il faut avouer que si sur le papier la lutte fut chaude dans la dernière, si chaude même que beaucoup de spectateurs virent battre Friol par Perchicot, en réalité, cette demi-finale était la plus facile, alors que la première était terriblement dure et valait une véritable finale. Quel est le souci qui doit animer ceux qui décident en pareille occurrence ? Les neuf qualifiés forment une sélection, donnant, en principe, les neuf meilleurs coureurs actuels. Donc, il convient de choisir d'abord les trois meilleurs, les trois moins bons et les trois qui tiennent le juste milieu, en mettant un de chacune de ces catégories dans chaque demi-finale.

Qu'aurions-nous dû avoir en nous basant sur ce principe ? Les trois meilleurs étaient sans doute Friol, Hourlier et Ellegaard. Les trois moins bons : Percnicot, Moretti et Védrines. Les trois autres : Pouchois, Rutt et Dupré. L'impartialité aurait donc donné le résultat suivant par exemple ;

1re demi-finale : Friol, Pouchois, Perchicot.
2e demi-finale : Hourlier. Rutt, Moretti.
3e demi-finale : Ellegaard, Dupré, Védrines.

On voit que le résultat aurait pu être modifié et que les étrangers auraient eu une chance de plus de triompher, au lieu d'être opposés dans la même course.

Trois Français se classèrent pour la finale : Friol, Pouchois et Hourlier. Deux faux départs permirent d'admirer les membres de l'U. V. F. courant sur la pelouse, envahissant la piste pour empêcher les coureurs de faire du sur-place, octroyant des amendes à Pouchois et à Hourlier et non pas à Friol (toujours le régime des deux mesures !), faisant tomber Pouchois et, au mépris du réglement, intervenant là où ils n'avaient pas à le faire. Puis, long entr'acte au cours duquel Boillot, le héros du Circuit accepta d'accomplir quelques tours de piste sur sa voiture victorieuse du Grand Prix de l'A. C. F. et se fit follement applaudir pour sa maëstria de véritable virtuose. Boillot semble être à l'automobile ce que Garros est à l'aéroplane et je crois qu'il est impossible de faire un plus bel éloge !

Enfin, la course put se disputer. Friol, la flèche humaine, ne put placer son démarrage et se fit battre ainsi que Pouchois, par une de ses erreurs de tactique, malheureusement trop fréquentes. Au début du troisième tour, Hourlier, étant à l'extérieur, profitait de ce que Friol se retournait pour regarder Pouchois, plongeait à la corde et s'en allait à toute allure semant le désarroi et mettant trente mètres entre lui et ses camarades. Dès lors, il ne pouvait être battu. Malgré la chasse que lui livrait Friol qui emmenait Pouchois dans sa roue, il conservait son avance jusqu'au poteau. Friol finissait relevé et se laissait prendre la seconde place par Pouchois.

Certes, Hourlier fit bien. « Il vaut mieux tenir que courir. » Mais l'intérêt de l'épreuve se ressentit de cette échappade et les spectateurs n'eurent pas à applaudir après avoir éprouvé l'angoisse de la lutte. Il ne faisait pas de doute que la victoire lui était acquise et l'émotion disparaissait aussitôt. De plus, le temps des 100 derniers mètres pour Hourlier fut de 6 secondes 3/5, alors que pour Bailey, qui ne donnait pas l'impression de pousser, il fut de 5 secondes 3/5, le meilleur temps de la journée. C'est alors que tous regrettèrent qu'on ne dispute plus le match entre les vainqueurs des Grands Prix. Il aurait été intéressant de voir l'impression que Bailey aurait pu faire aux côtés d'Hourlier. Quant à Trante, le gagnant des Indépendants, il nous sembla en aussi belle forme que lorsqu'il recevait des petites balles sur la figure dans les établissements où l'on s'amuse en se rendant ridicules.

Jacques Mortane.

ATHLÉTISME

Les jeux olympiques

Les Français n'ont pas brillé.

A l'heure où les exigences de la mise en pages nous contraignent à écrire ces lignes, trois des grandes journées athlétiques qui constituent le clou des Jeux Olympiques ont pu nous donner leurs indications avec leurs premiers résultats.

Et si nous voulons remettre à huit jours l'étude sérieuse que mérite un meeting aussi extraordinairement important, il est toutefois permis, sur les seuls résultats des deux premières journées, de noter combien le triomphe des Américains est complet.

MLLE BROQUEDIS

Nous ne tirerons nullement vanité d'avoir indiqué, ici-même, à quel point la supériorité des Américains sur tous les autres athlètes du monde, éclaterait écrasante à Stockholm. Le pronostic était vraiment trop facile.

Et la défaite des Anglais et des Allemands, en particulier, peut venir adoucir l'amertume de résultats vraiment peu flatteurs pour notre amour-propre national. En vérité, il fallait avoir toute la suffisance dans l'insuffisance que possède à un effarant degré le plus néfaste et le plus ignorant des managers métropolitains pour douter d'un tel échec de nos champions.

Voici le 100 mètres par exemple. Notre meilleur résultat, celui que nos quotidiens spéciaux ont souligné, est la place de deuxième de Mourlon dans une série éliminatoire. Il est vrai que Mourlon, qui deviendra peut-être un grand sprinter, finit devant l'un des meilleurs Anglais, mais il est battu par l'Américain Belole qui, dans la finale, devait finir cinquième sur cinq. Dans sa demi-finale, Mourlon succombe derrière le Sud Africain Datching, classé quatrième dans la finale, et aussi derrière l'Allemand Rau.

Quant au résultat définitif, il est net. Sur six finalistes, il y a cinq Américains et un Sud-Africain. Et c'est ainsi que l'Américain Craig enleva la palme glorieuse en 10 s. 4/5.

Pour le 800 mètres, même histoire. Caulle, dont la qualité est indéniable, mais qui n'a jamais été intelligemment dirigé dans son travail, n'existe pas dans sa série. Seul, Poulenard fait une belle course, battant même en 1 m. 57 le record de France, ce qui ne l'empêche pas d'être seulement troisième, et ainsi éliminé définitivement.

Dans le 10.000 mètres, Bouin s'abstient, mais Huet, de Beauvais, fait une bonne course et se classe pour la finale ; pour le saut en hauteur, André et Labat sont éliminés respectivement à 1 m. 75 et 1 m. 80 ; neuf qualifiés restent en ligne, dont six Américains. Pour le pentathlon, Failliot gagne bien sa série du 200 mètres, mais, comme André, il est éliminé après les trois premières épreuves, tandis que le résultat final donne la victoire à l'Indien américain Thorpe.

Pour la natation, tandis que l'Indien Kohanomuhuta — que nous indiquions, il y a trois semaines, comme notre favori — bat le record du monde des 100 mètres en faisant 1 m. 2 s. 1/5 dès sa série ; notre Meister est éliminé en 1 m. 17 s.

En football, nous déclarons forfait et laissons au Danemark l'honneur de résister très honorablement à l'Angleterre qui l'emporte finalement par 4 buts à 1. Et enfin, en cyclisme, nos hommes ne sont nulle part ; c'est le Sud-Africain Lewis qui gagne devant l'Anglais Grubbe et l'Allemand Shutte.

Heureusement, en ceci, avec une élégance bien française, Mlle Broquedis, qui gagnait déjà le championnat du monde féminin, l'autre mois, a Saint-Cloud, enlève de haute lutte, à un lot des plus internationaux, le titre de champion olympique de tennis (dames).

Car le tennis, avec cette victoire, et les bonnes performances de Gobert et Decugis aux championnats d'Angleterre sur gazon, l'aviron avec la magnifique victoire du huit du Rowing Club à Henley, nous ont donné un peu plus d'orgueilleuse satisfaction que les performances de nos athlètes à Stockholm. Que ceci nous console de cela !

Géo Lefèvre.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Quel est le meilleur flotteur pour hydro-aéroplanes ?

Voici quelle serait ma réponse à la question posée par M. Némo d'Hérouville, dans le nº 716 de la *Vie au Grand Air*. Le flotteur court et large doit être recommandé pour les appareils légers comme le Caudron ou pour les Canards qui ont tout leur fuselage à l'avant.

Pour les appareils lourds, naviguant en mer houleuse, le flotteur long et étroit, du style Farman ou Curtiss, doit donner de bons résultats. Quant à la question de l'hélice, il me semble préférable de la placer à l'arrière de l'aéroplane marin, afin de diminuer les risques d'un mauvais ammerrissage.

UN AMATEUR D'HYDRO-AÉROPLANE.

QUESTIONS NOUVELLES

Pourquoi nos aéroplanes n'ont-ils pas de stabilisateur automatique ?

Depuis le temps que l'on creuse la question des stabilisateurs automatiques, on devrait être parvenu à des résultats concluants. Chaque mois, on annonce les essais d'un nouveau dispositif devant assurer une sécurité absolue, et cependant leur emploi ne se généralise pas, les aéroplanes militaires, à de très rares exceptions près, n'en sont pas munis, et la liste des victimes de l'aviation s'allonge toujours. Ne croyez-vous pas qu'une commission devrait être nommée afin d'étudier les meilleurs systèmes et de les faire imposer aux constructeurs d'aéroplanes ?

GEORGES ROUSSEL,
Versailles.

Comment empêcher les fuites des valves ?

Peut-on remédier soi-même aux fuites qui se produisent assez souvent au pied de la valve, dans les chambres à air d'auto — ou de bicyclette ? — Si oui, pourriez-vous m'indiquer la méthode à employer ?

DUPIRAT,
Rodez.

Comment expliquer ce phénomène ?

Pourquoi voit-on souvent les roues arrière d'une auto tourner en sens inverse l'une de l'autre à la suite d'un freinage ?

LEMARQUAT,
Amiens.

Mon moteur vaporise ! Que faire ?

Le moteur de ma voiture marche fort bien, mais a le grave défaut d'user sa provision d'eau en quelques instants. Je l'ai donné à réparer à un mécanicien, à qui j'ai dit qu'il chauffait. Celui ci m'a répondu qu'il ne chauffait pas, mais qu'il vaporisait. *Et il prétend qu'il n'y a pas de remède. Cette distinction entre le* chauffage *et la* vaporisation *est-elle justifiée, si oui, qu'entend-on au juste par là ?*

RESTIER.
Nantes.

Et l'aviette ?

Le concours de l'aviette qui s'est déroulé dernièrement a donné de piètres résultats.

Les appareils que nous avons vus au Parc des Princes n'étaient pas au point mais chacun des concurrents prétendait avoir effectué des bonds concluants.

Ne croyez-vous pas que nos grands constructeurs d'aéroplanes devraient s'attacher à résoudre le problème ?

G. MERLIN,
rue Lafontaine, Paris.

Crawl ou Strudgeon ?

Pourriez-vous me dire qu'elle est la nage pratiquée en général par les nageurs de vitesse, en Amérique et en Australie ? Est-ce le strudgeon ou le crawl ?

ARMAND DOUET,
49, rue de Lyon.

Carpentier était-il battu ?

A mon grand regret, je n'ai pu assister au match Carpentier-Klaus. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir poser la question suivante à ceux de vos lecteurs qui, plus heureux que moi, ont été les spectateurs de la grande rencontre de Dieppe.

Carpentier était-il vraiment battu, quand Descamps est intervenu dans le ring ?

LOUIS DESVAUX,
Pons (Charente-Inférieure).

INVENTIONS NOUVELLES

Graissage des moteurs à combustion interne.

La « Daimler-Motoren-Gesellschalft » a fait breveter un procédé de réglage du graissage des moteurs à explosions qui rend le débit d'huile à peu près proportionnel à la puissance développée par le moteur, et cela, d'une façon extrêmement simple.

La pédale de l'accélérateur, qui est reliée d'une part à la valve d'admission des gaz, commande, en outre, un appareil de réglage du débit d'huile.

De cette façon, l'huile de graissage qui est fournie par la pompe, en quantité proportionnelle au nombre de tours du moteur, n'est admise en plein que si les gaz sont eux-mêmes ouverts en plein. L'admission, à charge réduite, est donc à la fois proportionnelle d'une part au nombre de tours du moteur, et d'autre part au volume de la cylindrée.

On voit que finalement, le graissage est proportionnel au produit de ces deux facteurs : Nombre de tours et couple moteur. c'est-à-dire à la puissance du moteur.

Inutile d'insister sur l'intérêt que présente un tel perfectionnement, surtout quand, comme ici, il est obtenu avec une telle simplicité,

(Brevet allemand, classe 46, Nº 241, 450.)

L'anémo-boussole de dérive.

L'ANÉMO-BOUSSOLE de dérive est un appareil de direction applicable à toutes les machines volantes et permettant au pilote de reconnaître à chaque instant, non seulement le sens de direction de sa machine, mais encore les dérives produites par les vents latéraux sur la marche normale de la dite machine.

Cet appareil est constitué, en principe, par une chambre optique, placée parallèlement à l'axe de l'aéroplane et sur la glace dépolie de laquelle vient se peindre le terrain placé au-dessous de l'aéroplane. En avant de la chambre optique est disposée une boussole, munie d'un style réglable indiquant toujours le sens de la ligne de route par rapport au nord indiqué par l'aiguille aimantée.

La glace dépolie de la chambre optique est traversée par une ligne noire, dite ligne de route, indiquant la direction de marche de l'aéroplane. Toutes les lignes de terrain, entrevues sur la glace dépolie, devront défiler parallèlement à cette ligne noire. Dès que des points de paysage, entrevus, par exemple, à droite de cette ligne, tendront à la traverser à gauche, et vice-versa ; c'est qu'une force

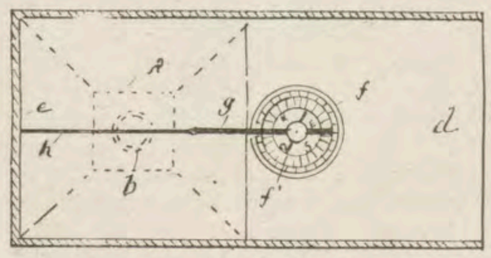


FIG. 1.

quelconque agissant sur l'ensemble de la machine, tend à faire dévier cette dernière de la ligne droite, l'écartant ainsi de sa route. Le pilote, aussitôt averti, n'aura qu'à gouverner dans le sens convenable, pour remettre sa machine dans la direction voulue.

Lorsque l'appareil se trouvera dans le brouillard, au-dessus des nuages, ou dans l'obscurité complète, les dérives et le sens de ligne de route seront observés au moyen du style de la boussole, éclairé par une petite ampoule électrique, et dont le moindre déplacement au-dessus de la ligne noire indiquera aussitôt une dérive dans la direction normale de route.

Cet appareil peut être employé avec une carte ordinaire ou un dérouleur de carte automatique, tel que l'Anémo-Boussole A. Baron, défileur de cartes, breveté précédemment.

Dans les figures ci-contre, on voit en *a* le cône optique terminé à sa partie inférieure par un objectif *b* et à sa partie supérieure par une glace dépolie *c*, sur laquelle viennent se refléter tous les détails du terrain survolé par l'aéroplane.

Sur ce cône *a* est disposée une chambre d'observation *d* formant un couloir terminé par une glace étamée *e* inclinée à 45º et reflétant l'image produite sur le verre dépoli *c* par l'objectif *b*. L'autre extrémité de ce couloir, dont le but est d'arrêter les rayons lumineux extérieurs qui viendraient éteindre l'image optique est ouverte de façon à permettre au pilote l'inpection visuelle, sur la glace inclinée *e*, du terrain parcouru.

En avant du verre dépoli *c* et noyée dans le plancher de la chambre d'observation *d*, est disposée une boussole *f* mobile dans son support, de façon à pouvoir prendre toutes les directions par rapport à la ligne de route, Cette boussole, enfermée entre des parois de bois et de verre, est à l'abri de toute influence nuisible.

Sur l'aiguille aimantée *f'* est monté un style mobile *g*, extrêmement léger, de façon à ne pas diminuer la sensibilité de cette dernière.

Au départ, ce style *g* est orienté suivant le méridien géographique du site où l'on désire se rendre.

Il suffit de le faire tourner autour du pivot de l'aiguille aimantée, maintenue

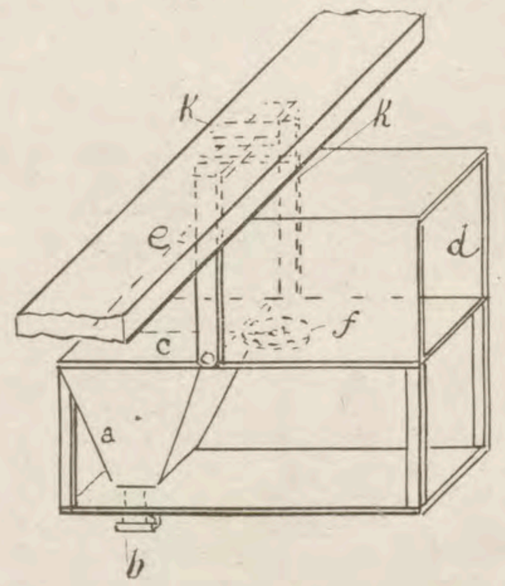


FIG. 2.

immobile sur le méridien magnétique du lieu de départ, de l'angle désiré. La boussole *f*, remise en place, le style *g* doit être maintenu continuellement sur la ligne noire *h* tracée sur le verre dépoli *c*. Une lampe *i*, entourée d'un réflecteur *j*, éclaire à volonté la pointe du style *g*.

L'ensemble de l'appareil est monté sur une suspension à la cardan *k*, fixée à une poutre du fuselage, de façon à obtenir une verticalité continuelle du système, quelle que soit la position de l'aéroplane par rapport à l'horizontalité.

L'emploi de cet appareil sera des plus faciles, puisqu'il ne demande ni calculs, ni connaissances spéciales.

TRICK.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

De la responsabilité des sociétés

(Suite et fin.)

Statuant encore à l'égard d'une société hippique, le tribunal civil de Guingamp a, le 30 novembre 1910, rendu la décision dont nous allons indiquer les circonstances et les motifs.

Le cheval Nooz, en prenant part à une course steeple-chase, était venu buter du poitrail contre la croupe du cheval d'un gendarme de service placé à l'intérieur de la piste et était mort de ses blessures. Son propriétaire M. Le P..., assignait en dix mille francs de dommages-intérêts en même temps que les commissaires des courses, la Société des courses organisatrice, pour avoir commis la faute de placer ou de laisser placer le gendarme là où il se trouvait. Mais il a été débouté en vertu des considérations suivantes :

« Attendu que les commissaires des courses et, par suite, la société de courses ne pourraient être rendus responsables, que s'il était établi que c'est par ordre des commissaires que le gendarme s'est placé à l'endroit qu'il occupait au moment de l'accident et que s'il était établi que le dit gendarme était le préposé des commissaires de la société de courses ;

« Attendu, en effet, que, dans l'espèce, les articles 1382 et 1384 du Code civil ne sont pas applicables aux commissaires ni à la société de courses ;

« Attendu, en ce qui concerne l'article 1384, qu'aux termes des lois et décrets régissant la matière des courses, les mesures d'ordre et de police à prendre dans l'intérêt du public ne relèvent ni du président de la société des courses, ni des commissaires, mais des agents de la force publique ;

« Attendu que, sans qu'il y ait lieu de rechercher si le gendarme a commis une faute ou une maladresse, la société et les commissaires des courses doivent être mis hors de cause ;

« Qu'en effet, sur les hippodromes, les gendarmes, chargés du service d'ordre restent sous la direction de leurs chefs hiérarchiques qui, seuls, ont qualité pour leur donner des ordres et organiser les services ; que les gendarmes sont commandés par un chef de détachement qui jouit d'une initiative complète pour assurer l'ordre et la police du champ de courses dans l'intérêt du public et non dans celui de la société ; que la société des courses n'a aucun droit ou moyen de critiquer les mesures prises ;

« Que, par conséquent, il n'existe et ne peut exister entre la société des courses, les commissaires, d'une part, et le gendarme qui serait l'auteur de l'accident d'autre part, aucun rapport d'autorité et de subordination... »

Il convient de rapprocher de cette décision celle intervenue récemment sur le procès intenté par Mme Moline à la suite de la mort de sa jument Cordelière sur la piste de Maisons-Laffitte.

Mme Moline, prétendant que cet accident devait être attribué au mauvais état et à l'entretien défectueux de cette piste, assignait la Société Sportive d'Encouragement en 50.000 francs de dommages-intérêts. La 1re chambre du tribunal civil de la Seine l'a, par jugement du 14 décembre dernier, déboutée : « Attendu que, si la société a le devoir de créer et d'entretenir des pistes sur ses hippodromes, dans les conditions normales habituelles à ces hippodromes, la dame Moline n'établit d'aucune manière que l'accident arrivé à Cordelière soit le résultat du mauvais état de la piste, et qu'elle n'offre même pas de le prouver :

« Qu'en effet, si elle articule certains faits dont elle demande à faire la preuve, ces faits ne sont pas pertinents ;

« Qu'ils tendent uniquement à établir que quatre accidents se seraient produits dans l'espace d'un mois à l'endroit même où Cordelière est tombée ; que ces accidents auraient été causés par le mauvais état de la piste qui présentait des différences de niveau, et que, la Société Sportive d'Encouragement, ayant exécuté des travaux en cet endroit, de juin à septembre 1909, il ne s'y est plus alors produit d'accident ;

« Qu'alors même que ces faits seraient prouvés, il n'en résulterait pas que Cordelière eût été blessée par suite du mauvais état de la piste, alors qu'elle est tombée au dernier tournant de cette piste où elle a pu être victime d'une de ces bousculades qui se produisent continuellement lorsque tous les chevaux engagés y arrivent, ou d'une glissade, soit de son fait, soit de celui de la température, ou encore d'un croisement de jambes auquel sont toujours exposés les chevaux au galop, circonstances dont la Société Sportive d'Encouragement ne pourrait pas être déclarée responsable.

« Attendu, d'ailleurs, que la dame Moline et son entraîneur connaissaient parfaitement la piste de Maisons-Laffitte, où des succès avaient été obtenus par eux dans des courses précédentes ;

« Que les propriétaires ne doivent engager leurs chevaux sur une piste qu'en pleine connaissance de cause ;

« Attendu que la dame Molène ne prétend pas qu'il ait été apporté des modifications à la piste dont il s'agit entre le jour de l'engagement de Cordelière et le jour de la course. »

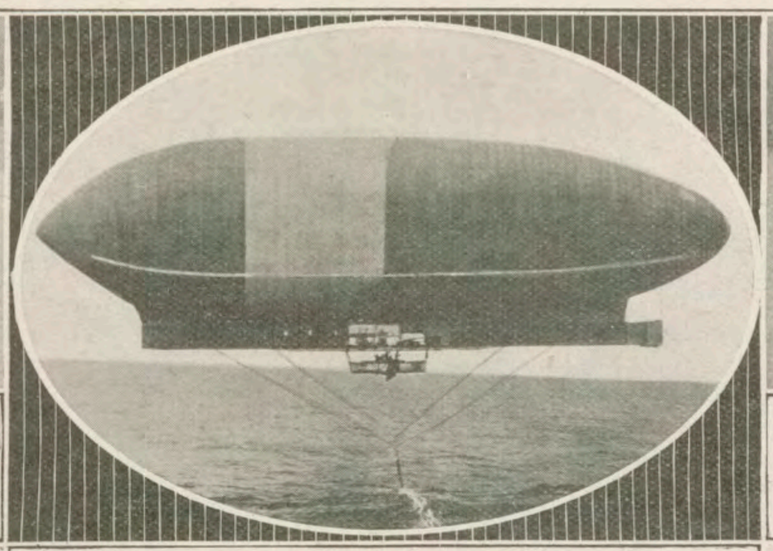
Dans ces conditions, le tribunal rejetait la demande de Mme Moline sans même autoriser celle-ci à faire la preuve des faits qu'elle avait articulés.

Chacune des espèces dont il vient d'être question mettait en jeu une société hippique. Nous verrons, dans une prochaine chronique, que la jurisprudence a, dans des espèces quelque peu différentes mais voisines, appliqué les mêmes principes à des sociétés de sport automobile et d'aviation.

J. IMBRECQ,
Avocat à la Cour de Paris.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Nous avons parlé dans notre dernier numéro du nouveau champ de tir qui avait été récemment inauguré à Bayonne. Nous donnons une vue d'un des pas de tir de ce très moderne stand.



Le dirigeable "Akron", construit par Vaniman pour effectuer la traversée de l'Atlantique, a fait explosion à mille mètres de haut, à Atlantic-City. L'infortuné inventeur, son frère et 3 mécaniciens périrent.

L'équipe d'association du 47e d'artillerie. Debout de gauche à droite : Petit, Favas, Chalaux, Pégariez, Regnauld, Steiner, Calligan, Grenillard. Assis de gauche à droite Dufour (cap.), Michot, Hatty, Girard, Viennay.

Une partie de base-ball à Berlin. Les étudiants de la colonie américaine pratiquent chaque dimanche leur sport favori.

L'équipe d'escrimeurs qui a remporté le challenge intersalles de Belgique, de g. à d. : P. Desmares, V. Boin, F. Delannoy, Morrin, L. Mercka, R. Delannoy, Janssens.

Le lieutenant-aviateur de Massol, qui fait du cross-country aérien dans le midi.

Le dirigeable "Suchard", qui doit tenter la traversée de l'Atlantique, sa nacelle, en forme de canot, peut contenir sept personnes.

Le colonel Hirschauer remet à Bar-le-Duc, la croix de la Légion d'honneur aux lieutenants-aviateurs Remy et Cheutin.

Le lieutenant Kreyder pose sur son Blériot un compteur de vitesse de son invention.

Le lieutenant aviateur de Briey a été victime d'un accident d'aéroplane, le 6 juillet, à Villacoublay, alors qu'il se disposait à effectuer un raid, il a été blessé à la mâchoire.

René Chassot, champion indépendant, vainqueur de Paris-Flers (220 kil.) (pneus Continental.)

Madame Surcouf présidente de la "Stella" présente au colonel Hirschauer le drapeau que le club féminin a brodé pour l'aviation militaire.

L'arrivée de la course cycliste Vienne-Berlin, disputée le 29 et le 30 juin. Cent concurrents se présentèrent au départ, le vainqueur fut F. Suter. Cette épreuve fut très disputée et se termina à l'emballage.

Le lieutenant Baligan, inventeur d'un stabilisateur automatique adopté par l'armée.

Un match de foootball-association disputé à Berlin entre une équipe des Régiments de la Garde et une équipe de marins.

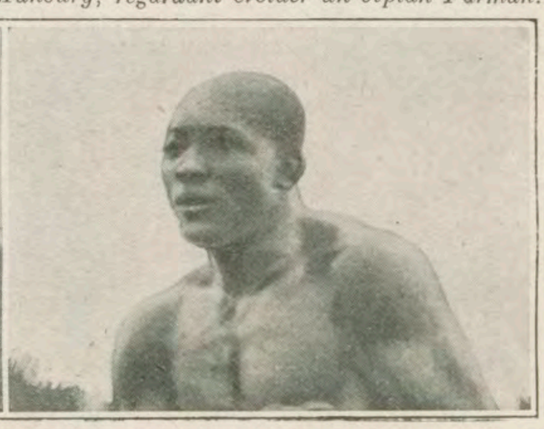
La mission militaire russe, composée de l'amiral Lieven, du général Gilinski et de plusieurs officiers supérieurs, visitent les centres d'aviation. Les voici à Buc, en compagnie du général Manoury, regardant évoluer un biplan Farman.

M. Ozenfant, qui a gagné le challenge annuel de l'Automobile-Club de Picardie; il s'est classé premier de la 3e catégorie (95 m/m d'alésage) et premier du classement général.

Un saut par dessus des baïonnettes, effectué au cours du corso sportif de l'académie de Gross-Lichterfelde.

Hon. Michaël Scott, qui a remporté le championnat de golf amateurs.

Les marins du 'Hessen" profitent de leur séjour à terre pour jouer à Berlin un match contre le 4e rég. d'infanterie allemande.



Jack Johnson que l'on n'avait pas revu dans le ring depuis sa victoire sur Jeffries, a battu très facilement Jim Flynn, le 4 juillet.

HIPPISME

Les grands vainqueurs

A propos de la victoire d'Houli.

MAINTENANT que la grande épreuve de Longchamp est définitivement passée dans le domaine de l'histoire, il nous reste à tirer l'enseignement que peut nous suggérer l'examen du pedigree du vainqueur. C'est là, il ne faut pas l'oublier, le véritable but de l'institution des courses.

Il y a trois points à envisager : l'étalon, la poulinière et le croisement qui ont produit Houli, le héros qui nous occupe.

Commençons par l'étalon : c'est Libaros.

Fils de Grandmaster et de Lolle, il appartient à la famille 12, remontant par sa mère à la mère de Voltaire, le fameux ancêtre de la lignée célèbre : Voltigeur, Vedette, Galopin et Saint-Simon. La souche maternelle, à laquelle il se rattache, est importée en France depuis quatre générations.

Sa carrière de courses a été fructueuse. A deux ans, il débuta obscurément dans le Prix de Saint-Firmin et courut une autre fois sans succès. A trois ans, sur neuf sorties, il remporta deux victoires modestes et se plaça quatre fois, le tout pour un total de 14.450 francs. Sa qualité devait s'affirmer surtout à l'âge de quatre ans : il s'adjugea 134.712 francs d'argent public, avec sept victoires sur quatorze tentatives. Son succès le plus intéressant est celui du Prix du Conseil Municipal dans lequel, avec 53 kilos, il battait d'une tête Fourire qui portait 56 kilos. Il prit ensuite la seconde place dans le Gladiateur gagné par Patriarche.

Sa carrière au haras était, jusqu'ici, moins glorieuse. En voici d'ailleurs les résultats exacts :

Années.	Nombre de produits vainqueurs.	Nombre de courses gagnées.	Argent gagné.
1905	1	1	3.457 fr.
1906	2	2	14.457 fr.
1907	6	7	15.045 fr.
1908	2	3	18.036 fr.
1909	2	5	29.583 fr.
1910	6	13	56.006 fr.
1911	2	3	12.255 fr.

Parmi ses produits vainqueurs, celui qui a montré la meilleure forme est incontestablement Chateldon ; sur le total des gains qui, en sept ans, s'élève à 148.839 francs, Chateldon a remporté, à trois, quatre, cinq et six ans, 69.472 francs. Ceux que l'on peut encore citer sont La Nugère, Dalmigavie, Démocrate et Loch Ness.

Il y a loin, évidemment, de ces résultats à celui que nous enregistrerons cette année : il s'élève déjà à 449.300 francs fournis presque uniquement par Houli dont le chiffre atteint 448.850 francs.

Il faut espérer que Libaros va se comporter au haras comme il l'avait fait sur le champ de courses et qu'après des débuts modestes, il saura se maintenir d'une façon définitive au rang des meilleurs. On devrait, en tout cas, si l'on veut obtenir ce résultat, ne pas hésiter à lui confier quelques bonnes poulinières, car jusqu'ici il n'a pas été peut-être très bien partagé de ce côté-là. Son pedrigree n'est pourtant pas déplaisant ; il présente deux inbreedings : l'un sur Voltigeur, à 5 générations libres ; l'autre sur Touchstone, à 7 générations libres. Il semble qu'il pourrait particulièrement réussir avec les descendants de Saint-Simon : car le croisement donnerait deux inbreedings intéressants : l'un sur King-Tom et l'autre, plus éloigné mais soutenu, sur Voltigeur.

Passons maintenant à l'examen de la poulinière.

Hésione appartient à la famille 8 ; elle est fille de Cambyse et d'Hécla ; sa grand'mère Little Sister est née en Angleterre en 1875 et a été importée en France en 1883. Cette Little Sister s'est illustrée en notre pays par ses deux fils, Krakatoa et Fousi Yama : tous deux ont fourni sur l'hippodrome d'abondantes preuves de leur mérite. Mais si Fousi Yama, dont la carrière de courses avait été quelque peu meilleure, a disparu prématurément emporté par une maladie de cœur, Krakatoa nous a laissé toute une série de bons produits et a continué à fonctionner au haras jusqu'au mois de juillet 1907, date à laquelle il a été mis en réforme.

Little Sister continue d'ailleurs à être représentée au haras par l'intermédiaire de ses filles : c'est d'abord La Horta qui a donné comme produits vainqueurs La Rivolta, Armada et Giralda, la gagnante de l'Omnium de 1907, sous les couleurs du comte de Saint-Phalle. C'est ensuite Pietra Mala, la mère de Pietra Santa, de Nordenskjold, de Magellan, le vainqueur du Grand Prix d'Ostende, et, plus près de nous, de La Sémillante. C'est enfin Antisana, la mère d'Antinoüs et d'Akbar II.

On voit donc qu'Hésione se rattache à une souche excellente dont les vainqueurs récents sont nombreux.

Sa carrière de courses a été presque nulle : elle n'a paru en public que deux fois à deux ans, sans succès d'ailleurs.

Voici le tableau de sa production :

1900	Huguette	f. b. par Grandmaster
1901	N.	f. b. par Grandmaster
1902		vide
1903	Heas	m.b. par Libaros
1904	Habara	f. b. par Grandmaster
1905	Hauterive	f. b. par Grandmaster
1906	Hertre	m.b. par Monsieur Gabriel
1907	Heloup	f. b. par Monsieur Gabriel
1908	Hélore	f. b. par Monsieur Gabriel
1909	Houli	m.b. par Libaros
1910	Houmbi	f. b. par Simonian
1911		vide

Parmi ces produits, deux seulement n'ont pas paru sur l'hippodrome : l'innommé de 1901 et Hauterive ; deux autres n'ont jamais gagné : Habara et Hélore. Heas n'a pu obtenir de succès qu'en obstacles. Restent Huguette, qui a remporté 33.554 fr. d'argent public à trois et quatre ans, s'adjugeant notamment le Prix Semendria à Saint-Cloud ; Hertre, qui a gagné à deux, trois et quatre ans, 29.300 fr. ; Heloup, qui a attende jusqu'à sa quatrième année pour remporter, en deux modestes victoires, 5.100 francs ; et enfin Houli.

C'est là une production honorable, si l'on remarque surtout que l'on s'est cantonné vis-à-vis d'Hesione dans la recherche du même croisement. C'est d'abord Grandmaster, puis Libaros, fils de Grandmaster, puis Grandmaster, puis Monsieur Gabriel et Libaros, tous deux propres frères et fils de Grandmaster.

Le croisement, dont il sera intéressant de suivre le résultat, est celui qui a été essayé en 1910 avec Simonian. Il semble offrir toutes chances de succès : il comporte deux inbreedings, l'un sur The Flying Dutchman, l'autre sur Newminster, et l'outbreeding de Saint Simon sur Dollar et Vermouth.

Ces deux derniers éléments sont apportés par Hesione, dont le pedigree est par cela même très intéressant. Du côté paternel, elle remonte en ligne directe à Dollar : elle est issue d'un inbreeding très rapproché, à trois générations libres, sur Vermouth. Elle en présente trois autres plus éloignés sur Bay Middleton ; sur Slane et sur Touchstone. Elle contient, en outre, un courant de Plutus et un courant d'Hermit.

Il nous reste maintenant à envisager le croisement produit par l'union de Libaros avec Hésione.

En premier lieu, nous devons rappeler la remarque que nous venons de faire au sujet de la répétition du même croisement. Monsieur Gabriel et Libaros étant propres frères, Houli est issu d'une union qui a été renouvelée consécutivement pendant quatre années. Que dire alors de la théorie de la saturation que j'ai exposée ici l'autre jour ? Il n'y a que deux hypothèses : ou bien nous sommes en présence d'une exception, ou bien Libaros et Monsieur Gabriel, tout en étant propres frères, n'apportent pas les mêmes éléments. Cette dernière hypothèse serait d'ailleurs une certitude pour ceux qui se placent au point de vue du mendelisme : car Libaros est alezan et Monsieur Gabriel est bai.

Notons d'ailleurs que, si on admet cette manière de voir, la production d'Hesione serait plutôt un exemple à l'appui de la saturation. En effet, le premier croisement avec Grandmaster donne Huguette, une bonne jument ; le second, rien du tout ; ensuite, le premier essai avec Libaros fournit un cheval ayant une petite qualité en obstacles ; lors des deux années du retour à Grandmester, on obtient deux nullités. C'est alors que la première union avec Monsieur Gabriel donne Hertré, un performer honorable ; la seconde, un performer modeste ; la troisième, une nullité. Vient enfin le retour à Libaros qui produit Houli.

On peut soutenir aussi que la répétition du même croisement exerce une influence moins néfaste, lorsque, comme dans le cas considéré, les inbreedings sont très éloignés.

En effet, le pedigree d'Houli comporte un inbreeding sur Young Melbourne à six générations libres, c'est-à-dire que l'ancêtre commun se retrouve des deux côtés au cinquième degré. Il contient deux autres inbreedings encore plus éloignés sur Touchstone et sur Slane. C'est presque un pedigree de croisement en dehors. Ses seules particularités intéressantes sont tout d'abord qu'il ne possède qu'un seul courant de Pocahontas ; et ensuite qu'il contient huit courants de la même branche de la famille 12, par Libaros, par Voltaire trois fois, pat The Nabob deux fois, par Tadmor et par Sheer Anchor.

On peut en tirer comme conclusion qu'Houli, lorsqu'il fonctionnera comme étalon, constituera un excellent croisement de repos pour nos poulinières qui, pour la plupart, seront fatalement saturées du sang de Galopin.

RENÉ RIONDET.

Le Prix du Président

De Viris remporte la victoire.

LES idées les plus simples sont souvent les meilleures. Nous avons aujourd'hui plusieurs prix de 100.000 francs, où les trois ans se mesurent avec les représentants des générations précédentes. Ce sont presque tous des courses avec pénalités et allégeances, fort ingénieusement combinées du reste. Aucun ne vaut le Prix du Président de la République, simple épreuve à poids, pour âge, sans surcharge ni décharge, qui est tout simplement la course capitale de l'année. Elle doit l'être, du moins théoriquement. Dans la pratique, le but n'est souvent atteint qu'imparfaitement. Les diverses générations ne sont pas toujours représentées par leurs champions les mieux qualifiés. Les rangs des vétérans et des quatre ans sont généralement très éclaircis, et leurs chefs de file, disparus ou hors de combat. Cette année, par exemple, la génération de 1908 n'était représentée que par de bons sujets de second plan, Lahire et Tripolette. Comme vétéran, nous avons eu le vrai champion, Basse Pointe, mais une Basse Pointe qui ne comptait pas. Se ressentait-elle de son déplacement d'Ascot ? La préparation qu'elle a subie en vue de courses à longue distance, l'a-t-elle rendue provisoirement inapte à une épreuve comme celle de dimanche ? Est-elle tout simplement en déclin, comme semblait l'indiquer sa très mauvaise course de Saint-Cloud ? Ce qui est sûr, c'est qu'elle a été l'une des premières battues, qu'elle n'a existé à aucun moment, et que ce n'est pas, par conséquent, la vraie Basse Pointe, celle du Grand Prix de Deauville et du Prix du Conseil Municipal, que nous avons vue courir à Maisons.

DE VIRIS

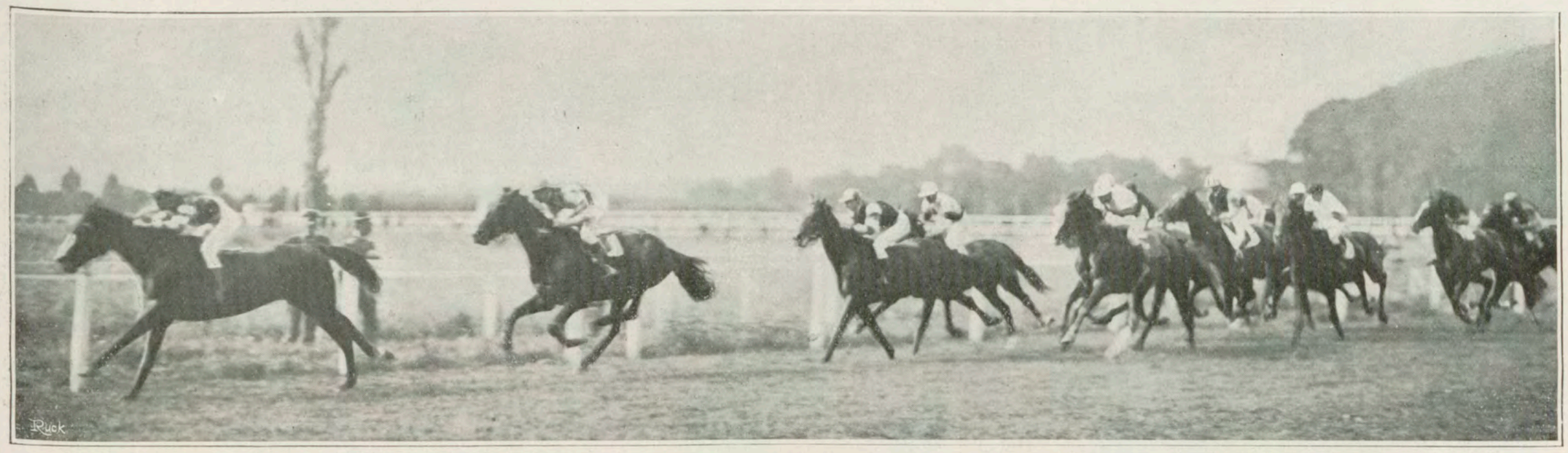
Les différentes générations ne se mesurent donc pas toujours, ni même souvent, à armes égales, et ce sont naturellement les anciennes qui sont, d'ordinaire, le plus faiblement représentées. Depuis la fondation, c'est-à-dire depuis neuf ans, on trouve sur la liste des gagnants, un seul cheval de cinq ans, Ossian, deux de quatre ans, Oversight et Quérido, et six de trois ans, Gouvernant, Finasseur, Maintenon, Verdun et De Viris. Sur ces six trois ans, deux avaient gagné le Grand Prix et cinq l'avaient disputé. Cette dernière constatation a, pour les quatre dernières années, une importance toute particulière.

Depuis 1909, en effet, le Prix du Président qui s'était jusque là couru un mois après le Grand Prix, le suit à huit jours d'intervalle. On pouvait craindre que cette trop grande proximité des deux grandes courses n'éloignât quelques concurrents d'élite, mal remis des fatigues de la première, et précisément souvent les meilleurs. La victoire d'un gagnant du Grand Prix, Verdun, l'année même de cette modification de date, fut une réponse triomphante, mais pas complétement décisive cependant, car le cas de Verdun pouvait n'être qu'une exception et de fait, les deux années suivantes, les principaux sujets du Grand Prix s'abstinrent. Mais l'expérience de cette année paraît tout à fait concluante : sur les quinze concurrents qui ont pris part au Prix du Président, il y avait onze trois ans, dont six avaient pris part au Grand Prix, et c'est de cette dernière catégorie que sont sortis les trois premiers : De Viris, Zénith II, Martial III.

Fait assez curieux, ce résultat de la dernière grande course de la saison nous ramène, après bien des détours, après bien des défaillances et des désillusions, à peu près au point de départ. De Viris, le jour même de sa rentrée, avait remporté une victoire impressionnante, et c'est vers lui que tous les regards se tournaient à cette époque. Battu dans le Prix Noailles, dans des circonstances qui retiraient toute importance à sa défaite, il s'était réhabilité dans la Poule d'Essai, et c'est lui qui est parti dans le Derby, grand favori. Zénith II était lui aussi après sa brillante victoire du Prix Hocquart, un des candidats les plus sérieux aux épreuves clasiques. Martial III enfin, gagnant du Prix Hocquart, a été considéré, jusqu'à sa défaite du Prix de la Néva, comme le favori désigné du Grand Prix, c'est sans doute possible, l'un des meilleurs sujets de l'année. Il se confirme de plus en plus que c'est la distance et l'état du terrain qui ont amené son double échec de la semaine précédente. Battu sur 3.000 mètres en terrain lourd, il s'est réhabilité sur 2.500 mètres et une piste plus élastique, et il est même possible, je dirai même probable, qu'il eut fait mieux encore si la distance avait été de deux à trois cents mètres plus courte. Au parc aux voitures, il allait aussi bien que le gagnant. Le changement de terrain à pu être également favorable à Zénith II, mais ce qui manque surtout au poulain de M. A. Veil-Picard, c'est la persistance dans l'effort. Aucun de ses contemporains n'a plus que lui, à un certain moment du parcours, l'action d'un grand cheval. Mais sa brillante pointe de vitesse a une bien faible portée. De Viris, qui a lui aussi un remarquable déboulé final, le soutient mieux. C'est un cheval plus complet. En dépit de ses échecs, très vraisemblablement accidentels, on peut sans crainte, après sa course du Grand Prix et celle de dimanche, le considérer comme un sujet d'excellent ordre et le mettre au tout premier plan.

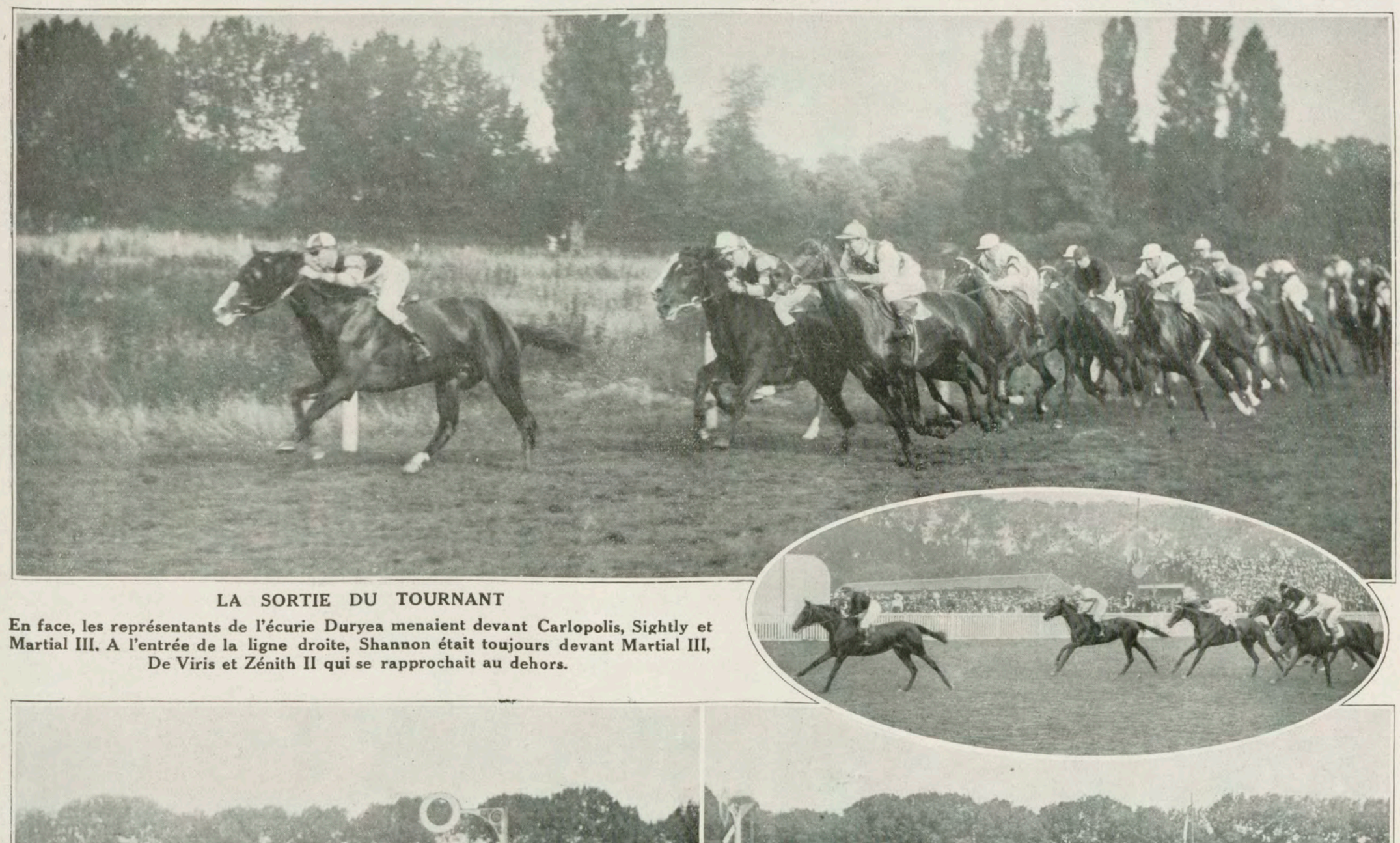
STUART.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



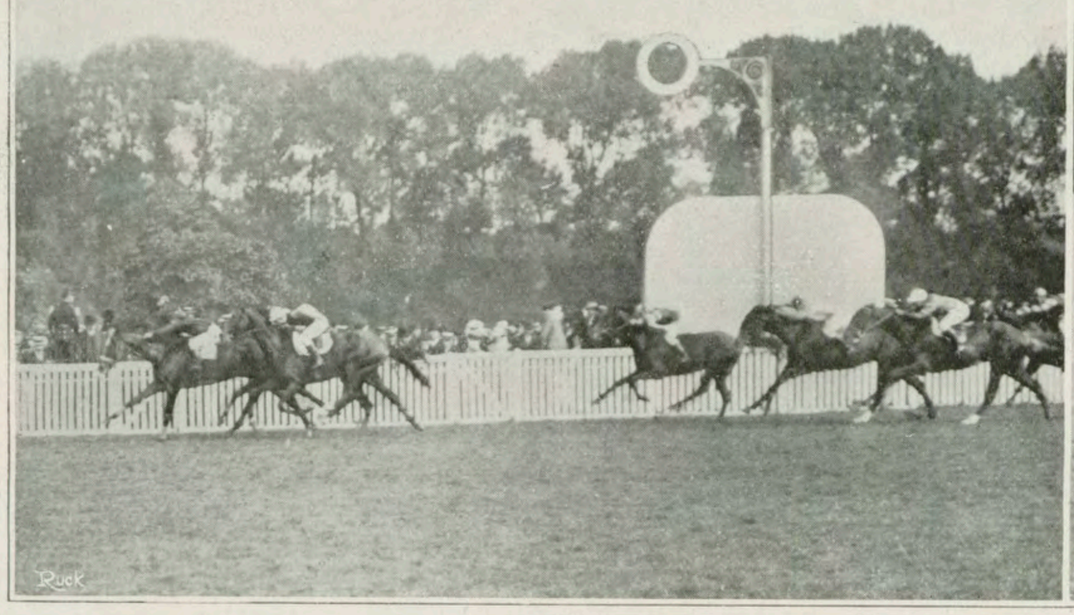
LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (2.500 mètres, 100.000 francs). — Maisons-Laffitte, 7 juillet. — A 400 mètres du départ.

Quinze chevaux se sont présentés dans cette grande épreuve. Dans le canter qui a suivi le défilé, Basse Pointe, De Viris, Floraison ont été très remarqués, surtout Basse Pointe qui semblait en très bonne condition. Le signal a été donné très vite et Bugler est parti aussitôt en tête devant Carlopolis, Shannon, Martial III, Sight'y et Impérial II. L'allure était très vive.



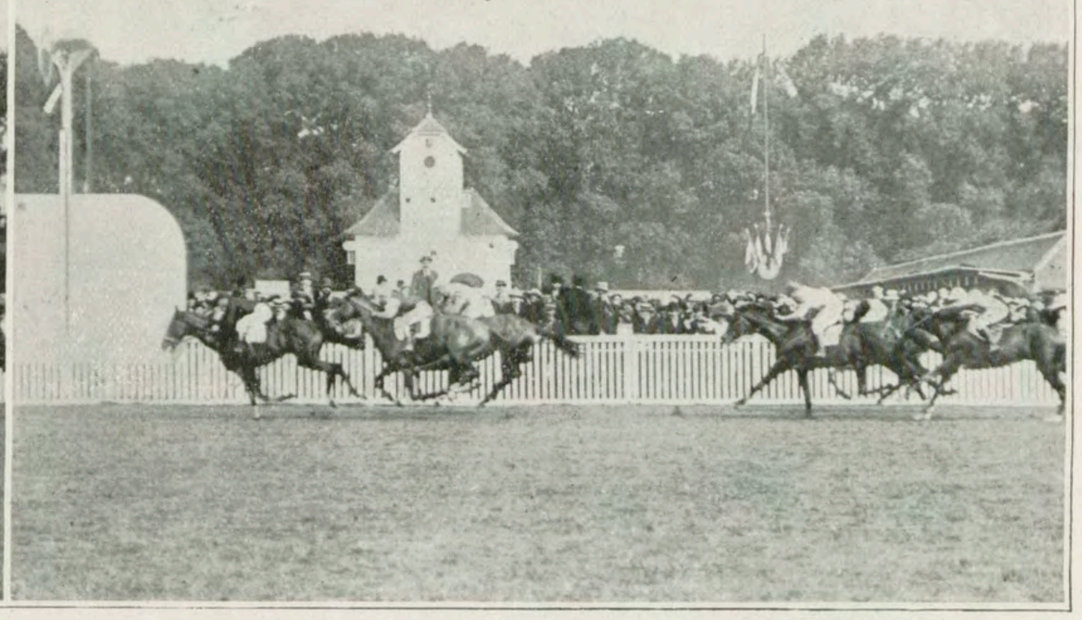
LA SORTIE DU TOURNANT

En face, les représentants de l'écurie Duryea menaient devant Carlopolis, Sightly et Martial III. A l'entrée de la ligne droite, Shannon était toujours devant Martial III, De Viris et Zénith II qui se rapprochait au dehors.



A L'ENTRÉE DU PESAGE

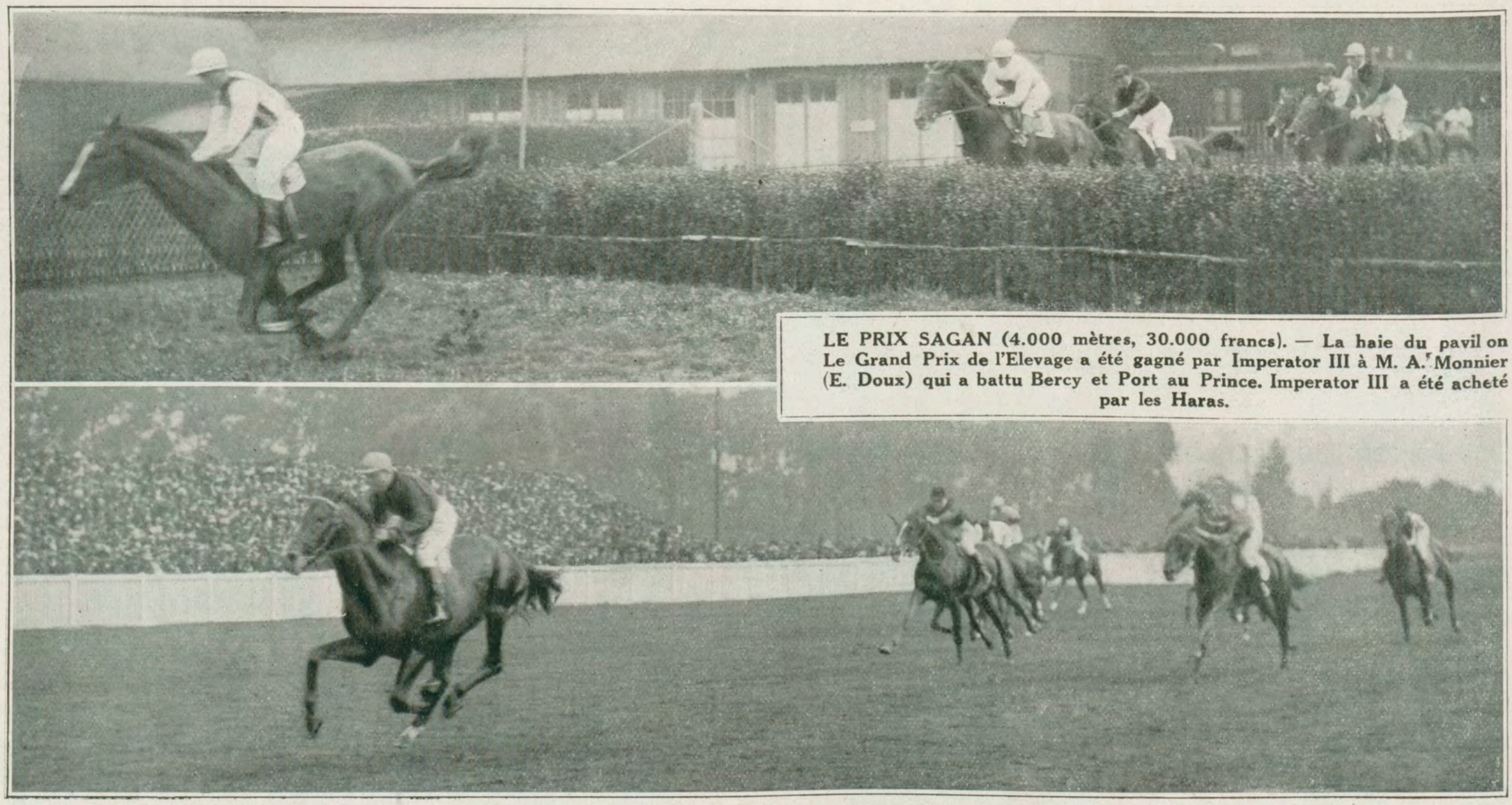
Lahire et Carlopolis étaient battus à l'entrée de la ligne de droite. Au parc aux voitures, Shannon donnait des signes de détresse et Martial III le dépassait. De Viris, qui avait suivi l'effort de Martial III, venait prendre l'avantage à la hauteur de l'intersection des pistes.



L'ARRIVÉE

De Viris, malgré les efforts de Zénith et de Martial III, gagnait facilement. Le cheval du baron Gourgaud, bien monté par J. Reiff, a prouvé ses excellentes qualités de tenue. En médaillon, l'arrivée du Prix La Camargo, gagné par Marka devant Hallérie.

LES COURSES A AUTEUIL ET A MAISONS

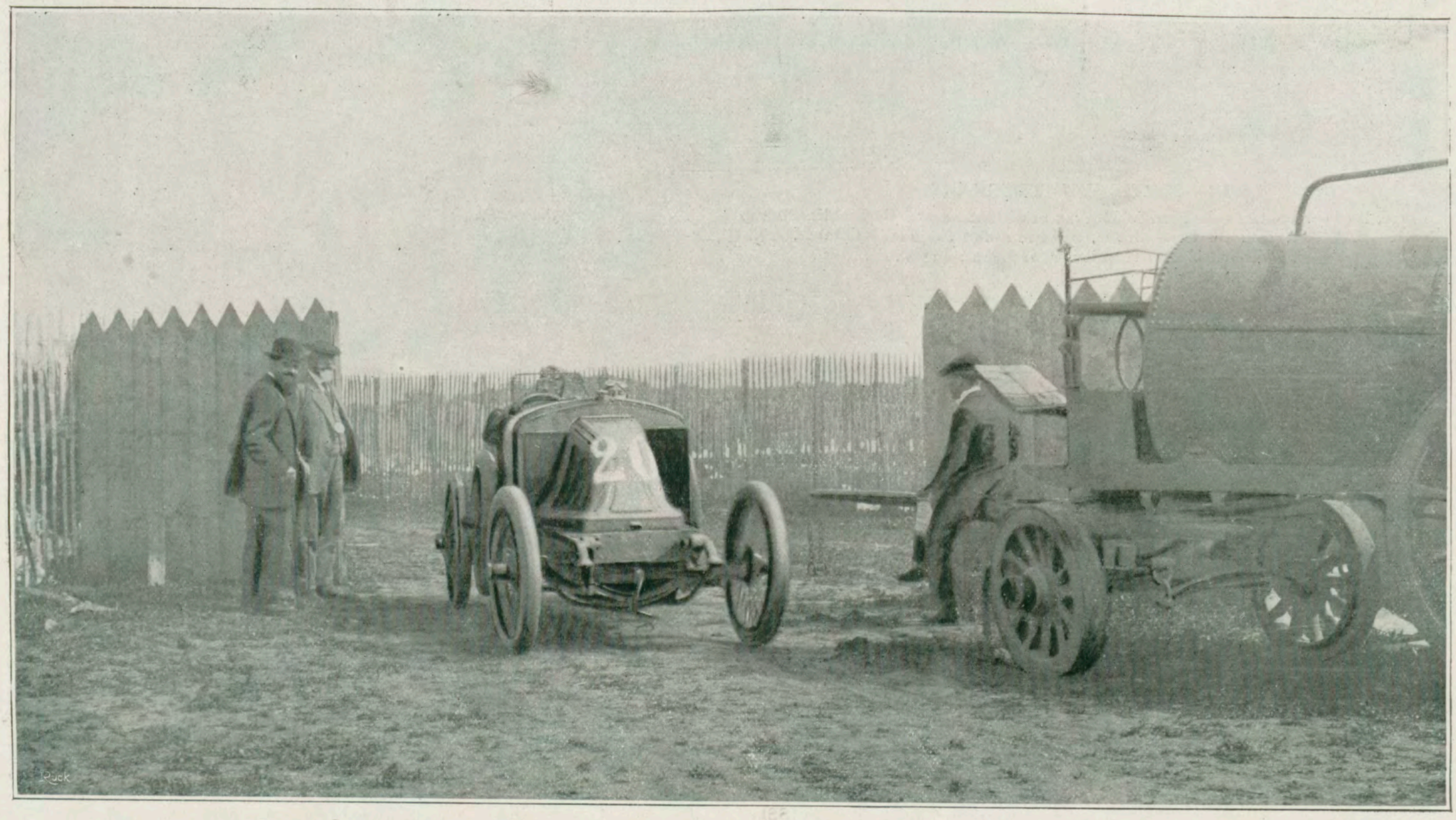


LE PRIX SAGAN (4.000 mètres, 30.000 francs). — La haie du pavil on Le Grand Prix de l'Elevage a été gagné par Imperator III à M. A. Monnier (E. Doux) qui a battu Bercy et Port au Prince. Imperator III a été acheté par les Haras.

LE PRIX D'ESSAI DES POULAINS ET POULICHES (800 mètres, 5.000 francs). — Maisons-Laffitte, 4 juillet.

Quatorze deux ans ont fait leurs débuts dans cette épreuve. Le gagnant Dagor a fait preuve de beaucoup de vitesse. Il battait facilement Blarney de trois longueurs. Dès le signal, Euryante, Dagor, Vade Mecum II et Blarney se sont détachés les premiers. Des flottements et des bousculades se produisaient au centre du peloton. Euryante semblait prendre l'avantage, mais elle était vite débordée par Dagor.

LES SCHNEIDER AU GRAND PRIX DE DIEPPE



CROQUET RENTRE AU PESAGE APRÈS LA COURSE

Croquet s'est classé premier des voitures françaises dans la Coupe de l'*Auto* avec sa Schneider de série. Il a couvert tous ses tours avec une régularité de chronomètre, ne se ravitaillant que deux fois pour 1.540 kilomètres. Les Schneider ont encore triomphé dimanche dernier dans la course du Val-Suzon.

LE CHAMPIONNAT PROFESSIONNEL DE GOLF

LE FRANÇAIS GASSIAT, CHAMPION DE FRANCE

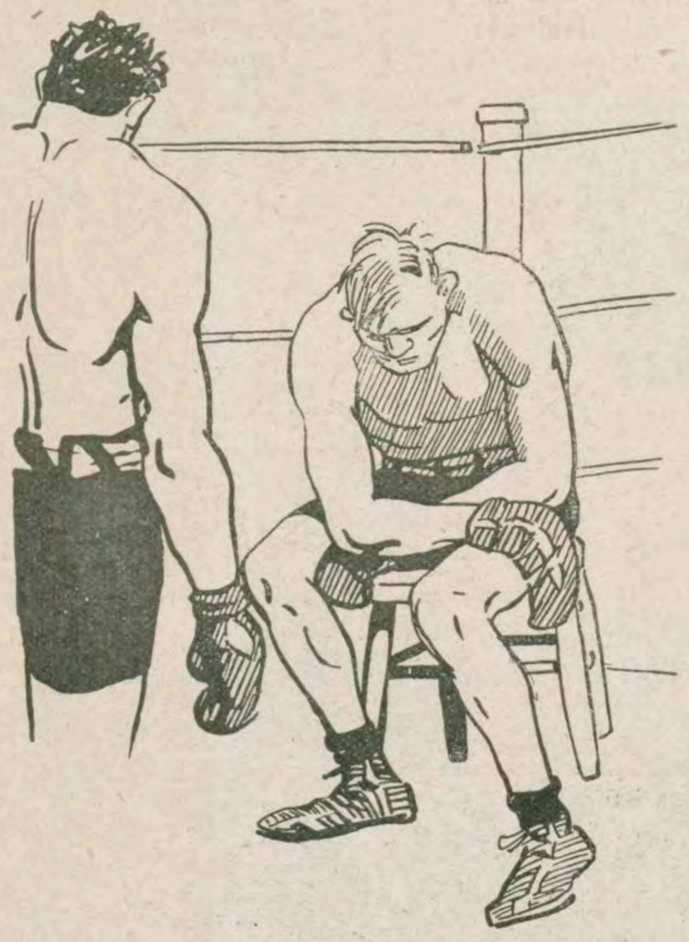
La France vient de remporter un très brillant succès au Championnat de France professionnel de golf, disputé sur les magnifiques links de La Boulie. La victoire est en effet revenue au professeur de Chantilly, J. Gassiat, qui a triomphé des meilleurs golfeurs d'Angleterre. L'Anglais H Vardon (à gauche) était 2e et un autre Français, L. Tellier (à droite) se classait 3e après une partie remarquable. Trois Français étaient dans les six premiers.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

S'il avait été à terre après ce dernier coup à l'estomac, et s'il avait été « counted out » comme Corbett l'avait été à Carson, personne n'aurait songé à l'accuser de fraude. Je ne fus pas surpris de voir Gus abandonner. La seule chose qui m'étonna, ce fut d'avoir gagné aussi vite et aussi facilement. Il ne



JE LUI DEMANDAI CE QUI LUI ÉTAIT ARRIVÉ.
(Voir nº 716).

put pas me marquer une seule fois alors que j'attendais une bataille dure et sévère.

Il y eut une grande joie dans le camp de Jeffries après le combat. Pour moi, comme personne ne me semblait désireux de m'envoyer un défi d'ici quelque temps, je me décidai d'aller faire une de ces parties de chasse qui comptent dans la vie d'un boxeur.

CHAPITRE XLII

FITZSIMMONS A SA SECONDE CHANCE

Après quelques semaines très pénibles dans le Colorado, pendant lesquelles nous vécûmes la vie des Indiens sauvages et où il nous arriva force aventures que je raconterai peut être un jour, je revins à San Francisco. Cependant, j'appris que Bob Fitzsimmons était très désireux de se rencontrer à nouveau avec moi. Il avait eu quelques grands matches après avoir perdu le championnat. Un peu avant que la loi de Horton fut supprimée dans l'Etat de New-York, Fitz avait mis knock-out Gus Ruhlin en six rounds et Tom Sharkey en deux. Les deux combats s'étaient disputés à quinze jours de distance.

J'étais dans l'Est à ce moment et Fitzsimmons me lança un défi. Il aurait voulu combattre le dernier soir où la loi de Horton était encore en vigueur. Je refusai, naturellement, parce que je n'étais pas entraîné. Je n'ai jamais combattu sans m'être entraîné sérieusement et je ne le ferai jamais. Tout boxeur doit cela à ses amis. Pour moi, je ne combattrais pas le dernier « tocquard » à court d'entraînement. Quand des milliers d'amis, dans tout le pays, parient sur ma chance, j'estime qu'ils ont le droit de croire que je suis en forme.

En tout cas, Fitzsimmons n'était pas de ces hommes qu'on peut rencontrer sans s'être spécialement préparé.

Je dis à Bob qu'il aurait toute sa chance; et, un peu plus tard, nous conclûmes un match pour le 25 juillet 1902, à San Francisco. Bob continua à s'entraîner doucement chez lui, à Bensonhurst, avec Gus Ruhlin comme sparring partner, et quand vint le moment de gagner la côte, il était en bonne condition. Il vint en Californie, sûr de me battre. Fitz était un des hommes au monde ayant le plus de confiance en soi.

Je m'entraînai à Harbin Springs pour ce combat, et je fus bientôt en bonne condition. Le match devait se disputer à l'Alec Graggains's, San Francisco A. C., dans la quatorzième rue et rue Valencia. Nombre de mes amis de Los Angeles vinrent pour parier sur moi. J'estime qu'ils apportèrent au moins 40.000 à 50.000 dollars. Georges Miller paria 5.000 dollars à la cote, qui était 4/10 pour moi. Chalk Roberts mit 10.000 dollars, et Jim Hayes, le propriétaire d'Harbin Springs, 2.000 dollars. Plusieurs autres parièrent de plus petites sommes.

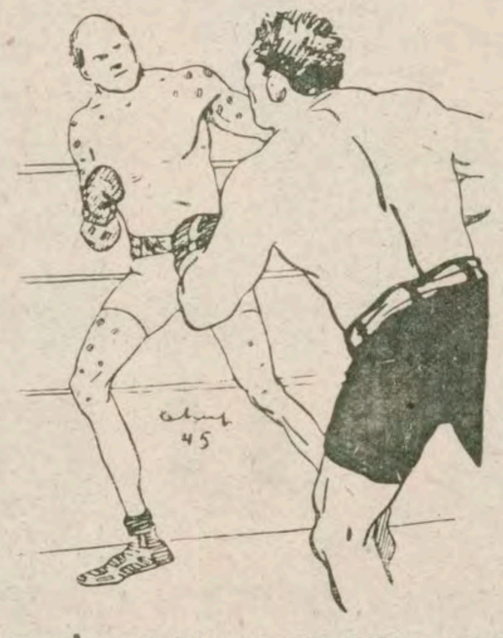
Il y avait une grande foule ce soir-là dans la salle. Le maire de San Francisco, tout le Conseil municipal, les membres de la police, tous les grands politiciens, le monde des affaires et de la finance. Fitzsimmons fut présenté le premier et eut une chaude réception. Il était très aimé à San Francisco, où il avait combattu son premier combat, quand il vint d'Autriche en Amérique. Bob semblait en aussi bonne condition que quand je l'avais rencontré à Coney Island. Il ne paraissait pas un jour de plus, quoiqu'il eût maintenant trente-neuf ans.

Il avait des bandages aux mains et je n'en avais pas. Je traversai le ring pour examiner ses bandes. Elles semblaient dures, mais cependant je ne fis aucune objection. Une lettre de Jim Corbett, lançant un défi au vainqueur, fut lue et la foule applaudit. Je fus heureux d'apprendre que les défis allaient aussi bien, car les têtes des poids lourds tombaient peu à peu, et il ne restait plus beaucoup de combats en vue pour moi.

A 10 heures et demie, nous étions prêts à commencer le combat. Pendant que j'étais assis dans mon coin à attendre, Bob sautait tout autour de la plate-forme pour l'essayer. C'était un ring tout battant neuf, car le club était une affaire provisoire, montée spécialement pour ce combat. J'aurais dû essayer moi aussi la plate-forme quelques jours avant le combat. Maintenant, avant que le combat commençât, je pensais que Fitzimmons était bien vieux et j'étais un peu honteux de me rencontrer encore avec lui. D'après tous les précédents, un homme de trente-neuf ans n'a plus rien à faire dans le ring. Mais Fitzsimmons n'est pas bâti suivant les règles ordinaires.

Aussitôt que le combat commença, je marchai sur Bob d'un pas ferme. Nous fûmes tous les deux prudents, au début. Je lui envoyai un bon hook du gauche au corps, et il prit cela très bien. Avant la fin du premier round, il avait commencé à me viser à la tête et mon nez saignait un peu.

J'avais découvert quelque chose aussi. La nouvelle plate-forme du ring était construite trop légèrement. Fitzsimmons pouvait sauter dessus comme une puce de Frisco, mais, chaque fois que je remuais un peu, les planches cédaient sous moi. C'était comme si je roulais sur un tremplin. Cela rendait mon jeu de jambes incertain et me faisait perdre la moitié de ma vitesse. A partir de ce moment, je marchai sur Fitzsimmons délibérément. Durant un ou deux rounds, je lui portai



QUAND IL M'APPROCHA, IL ME PORTA UN COUPLE DE HOOKS.

plusieurs coups durs aux flancs, mais il les prit bien et riposta au visage. Au troisième round, mon nez saignait lamentablement. J'avais une grande coupure sur la pommette droite et une autre au-dessus de l'œil droit. Fitzsimmons était en train de me mettre en pièces et était très peu touché en revanche. J'étais agacé. De temps en temps, je portais bien un joli coup, mais le grand maigre prenait cela en riant, et répondait par des coups aussi durs qu'il pouvait.

Dans une garde de « crouch », les flexions de la plate-forme gênaient tellement ma marche, que j'essayai en vain de me tenir droit. Fitzsimmons vint en corps à corps et nous échangeâmes quelques bons coups. La façon dont le vieux compagnon frappait, était une merveille. Il me martelait littéralement la face. Les coups étaient aussi durs qu'aucuns de ceux que j'ai jamais reçus. Le choc n'arrivait pas à m'ébranler, mais je n'ai jamais été autant marqué et abîmé dans aucun combat. Fitzsimmons était un merveilleux combattant.

Au commencement du cinquième round, je parvins à placer un hook du gauche qui fendit la pommette de Bob, mais, un moment après, il riposta par un terrible coup du droit qui m'arriva sur l'œil gauche et qui faillit m'enlever la tête. Le coup m'ouvrit une grande fente sur la paupière. J'étais maintenant dans un bien mauvais état pour un champion, couvert de blessures et les yeux fermés. Quand je revins à mon coin, Billy Delaney était très inquiet.

— Jim, me dit-il, il faut l'avoir avant que vous ayez les yeux fermés, harcelez-le sans cesse.

Je pris ma garde basse, aussitôt que je fus sorti de mon coin, et me lançai sur Fitzsimmons. Il s'écarta de mon chemin et se mit à rire en tournant autour de moi. Je tournai ma face vers lui, comme un taureau dans l'arène, et, chaque fois qu'il allait m'attendre, je me jetais sur lui. Un moment, je le poussai dans les cordes, mais il glissa au-dessous de moi, et quand il m'approcha, il me porta une couple de hooks qui me firent saigner à nouveau. Je ne pouvais parvenir à l'atteindre. C'était un être insaisissable.

— Il faut en finir tout de suite ! dit Delaney.

Malgré mes yeux fermés, et le sang qui coulait de toutes parts, je revins sur Bob aussi fort que je pouvais. Toutes mes blessures étaient à la surface. A l'intérieur, j'étais aussi bien et aussi frais que jamais. Je n'aurais pas pensé de mal de Bob si, à ce moment, il avait montré du découragement. Il m'avait infligé une punition terrible, assez forte pour mettre knock-out n'importe quel homme. Je m'aperçus que sa main droite était abîmée, car, chaque fois qu'il me portait un coup dur à la poitrine, j'entendais ses os craquer et quoiqu'il continuât à porter des directs de cette main, il n'y avait plus la même puissance dans les coups. Il se servait davantage du gauche. Fitzsimmons avait un gauche superbe. J'estime que c'était sa meilleure main. C'est généralement du gauche qu'il portait le knock-out.

Dans ce round, le septième, je marchai sur Bob et lui envoyai un swing du gauche au corps et je redoublai à la tête. Les coups furent bien portés, mais Fitzsimmons encaissa à merveille et riposta par trois hooks durs du gauche sur la bouche, qui me firent saigner à nouveau et il me poussa dans les cordes. Je me dégageai et repoussai Fitz à travers les cordes, le touchant au cœur. Quand nous vînmes en clinch, Bob fit une grimace et me demanda :

(A suivre) J.-J. JEFFRIES

(1) Voir la *Vie au Grand Air*. du nº 696 au nº 716.

Le Concours de Jeffries

Quelle doit être la devise de Jeffries ?

Nous posons aujourd'hui cette question assez inattendue aux concurrents de notre Concours, mais il nous a semblé que nos lecteurs ont pu étudier suffisamment l'esprit, les mérites, les actes du grand boxeur et qu'ils peuvent dès maintenant se faire une opinion définitive sur lui. Aussi, nous écartant de notre formule habituelle de rébus, nous demandons à tous les concurrents du concours de Jeffries de bien vouloir nous donner en une phrase, aussi concise que possible, une devise qui résume complètement le caractère du célèbre chaudronnier.

Le jury choisira parmi les meilleures réponses.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.